

**'40~'45
TOEN & NU**

NUMMER 58



**DE OVERWINNINGS-
PARADE IN LONDEN**

**PRIJS
f 6,95
B.FR. 135**

'40~'45 TOEN & NU

Redactie Winston G. Ramsey
Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints International Ltd. 3 New Plaistow Road, Stratford Londen E 154 JA

Voor Nederland: Uitgeverij Quo Vadis,
Postbus 3121, 3760 DC Soest
Telefoon: 02155-18641

Abonnementen: Nederland f 25,50 (incl. 5% BTW)
Buitenland f 29,50. Verschijnt per kwartaal.
Verkoopprijs Nederland f 6,95, België Bfrs. 135.
Het abonnement kan op elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd tenzij binnen twee maanden vóór de vervaldatum schriftelijk is opgezegd.
Bestellingen van eerder verschenen uitgaven door storting of overmaking van het verschuldigde bedrag op postrekening 2186924 of banknummer ABN 55.36.12.875 van uitgeverij Qua Vadis in Soest of (aanzienlijk sneller) door toezending van een ondertekende bank- of girobetaalcheque met vermelding van de uitgaven die men wenst te ontvangen. Vermeerder het bedrag met f 3,— per bestelling voor bijdragen in de porti.

Advertenties: tarieven op aanvraag.

Druk: Atlas/Soest

Verkoop/distributie: Betapress b.v., Gilze

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.

Inhoud Nummer 58

De viering van de overwinning

De overwinningssparade
in Londen in 1946 1

Het gebeurde hier

George Mergenthaler 18

Onderzoek van Lezers

Sydney geconfronteerd met de oorlog 24

Preservering

Landen op Lough Erne 30

Oorlogsfilm

Tora! Tora! Tora! 36

Wrakkenberging

De Wellington in Loch Ness 42

Misdaad in Wereldoorlog II

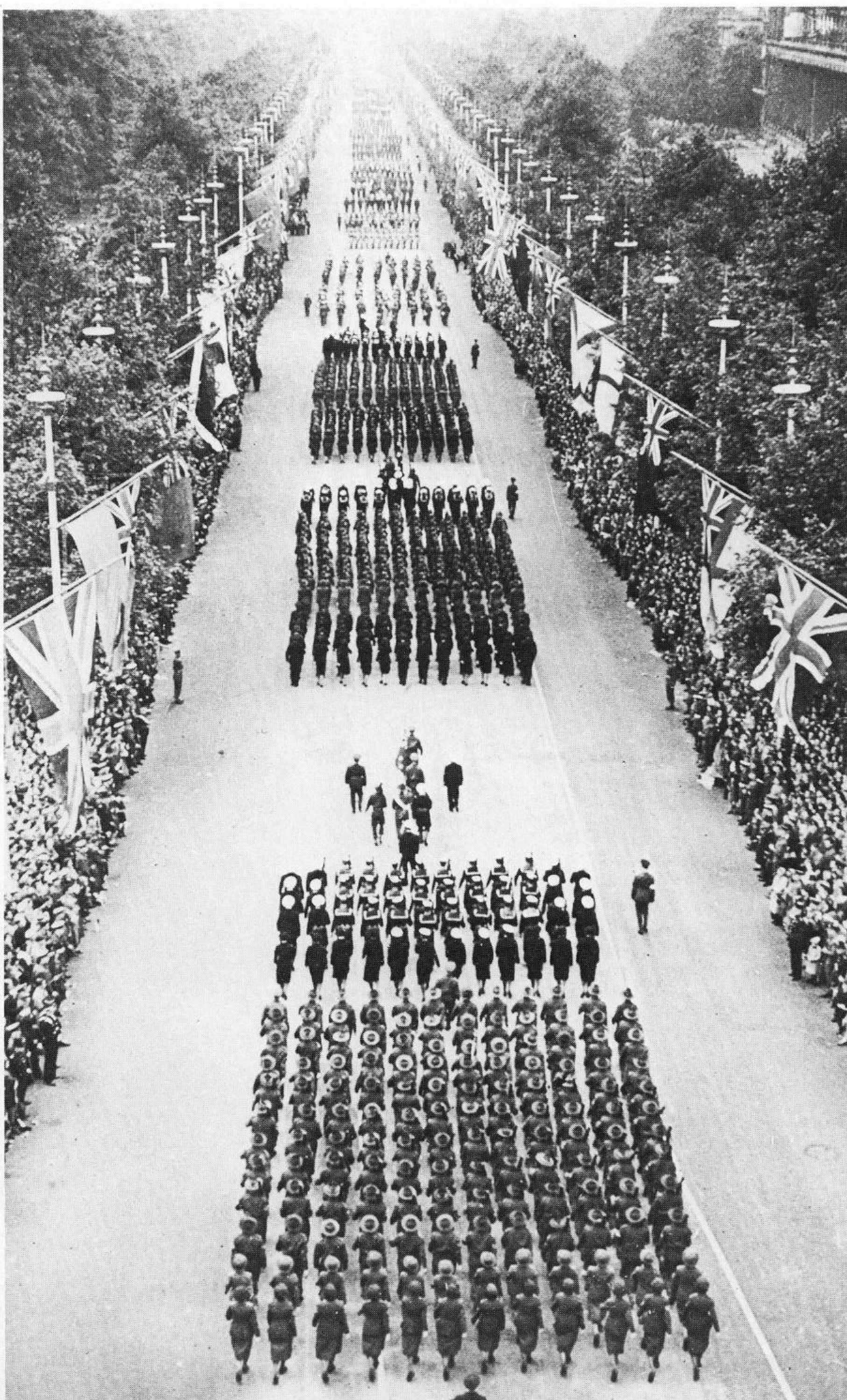
Een duur gekochte bevrijding 48

Voorplaat: Na een negen dagen durende mammoet-operatie in september 1985, geeft Loch Ness een van z'n geheimen bloot: een Wellington bommenwerper die in 1940 verloren ging komt uit de diepte naar boven. (R.T. Holmes, Heriot-Watt University)

Middenpagina's: De gepreserveerde overblijfselen van twee Japanse tweepersoonsduikboten die schepen aanvielen in de haven van Sydney in mei 1942. Zij worden thans bewaard voor het Australian War Memorial in Canberra. (John A. Williams)

Achterplaat: Het eenzame gedenkteken in Luxemburg waar in december 1944 George Mergenthaler vocht en de dood vond.

DE VIERING VAN DE



OVERWINNING



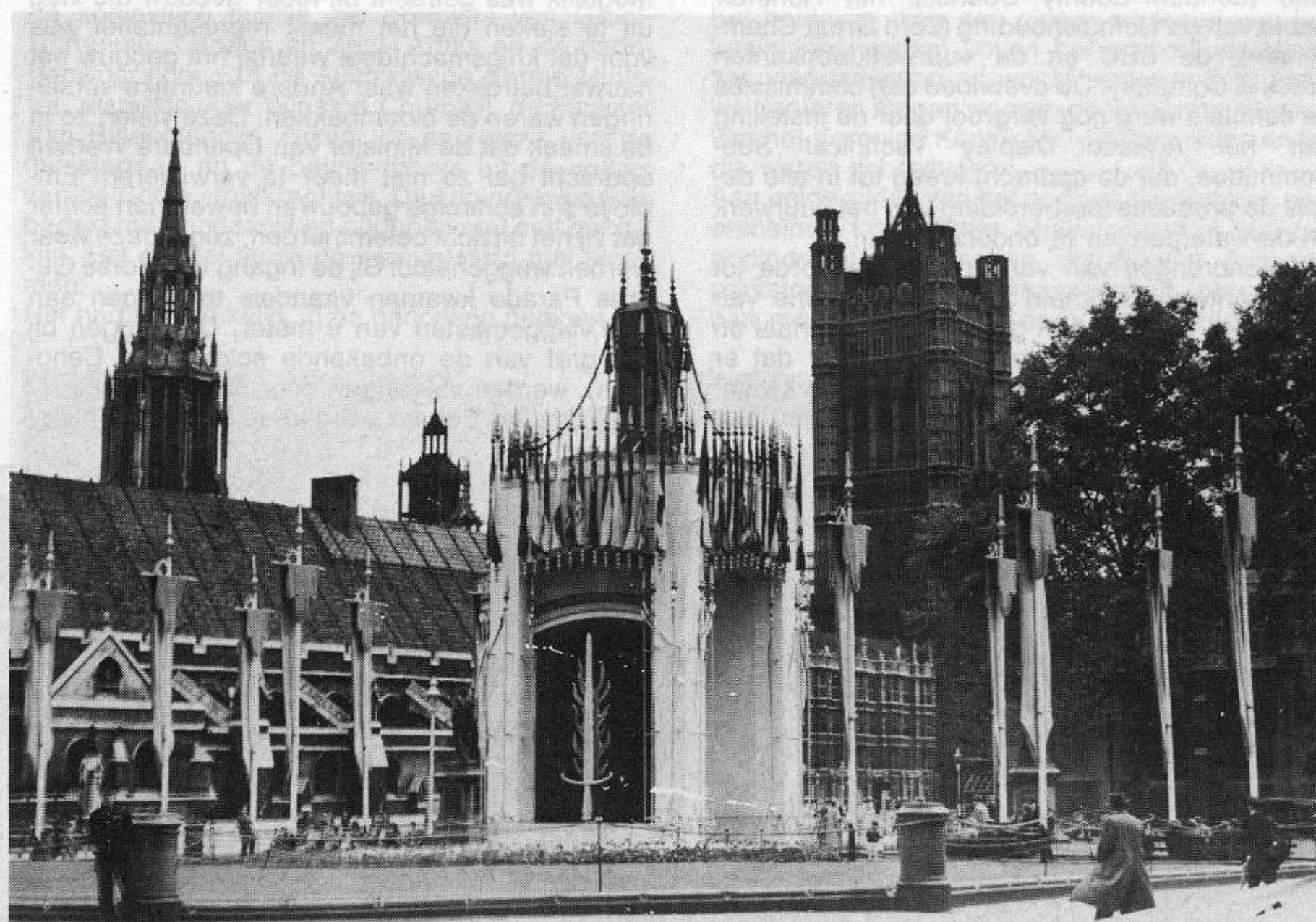
De overwinningsparade in Londen in 1946

door Denis C. Bateman

De Mall is de allée waar in Londen allerlei ceremoniële gebeurtenissen plaatsvinden. De weg begint bij Trafalgar Square, loopt onder de Admiralty Arch door, en zet zich dan, over een afstand van 800 meter, voort in een rechte lijn tot aan het Victoria Memorial tegenover Buckingham Palace. De Mall, die bijna 20 meter breed is, wordt aan beide zijden geflankeerd door een dubbele rij platanen, die elk 7,5 meter van elkaar af staan. Gedurende de laatste 8 decennia is deze koninklijke verkeersader, de route geweest voor de meest schitterende spektakels en optochten, waaronder drie kroningsprocessies, twee jubileums, verschillende koninklijke bruiloften en tenminste vier koninklijke begrafenis. In 1946 was de Mall echter het toneel van een parade die veel minder betoverend was dan die welke in het verleden waren gehouden. Niettemin was deze parade op haar eigen manier even spectaculair en kleurrijk. En hoewel toen slechts een onderdeel van de hoofdroute, kwam de Mall tijdens deze Victory March opnieuw in het brandpunt van het Britse Imperium te staan.

Na de lange oorlogsjaren, de ellende, het verdriet en de ontberingen, hunkerde het Britse publiek naar iets opbeurends dat weer kleur gaf aan het leven. Voor de man in de straat en zijn vrouw die eindeloos alle ellende had verdragen, was de overwinningsparade, of Victory March zoals de officiële naam luidde, het uiteindelijke teken dat de oorlog werkelijk was afgelopen. (Terzijde kan dan nog worden opgemerkt dat toen al diwijs sarcastisch werd gevraagd wie hem dan uiteindelijk had gewonnen).

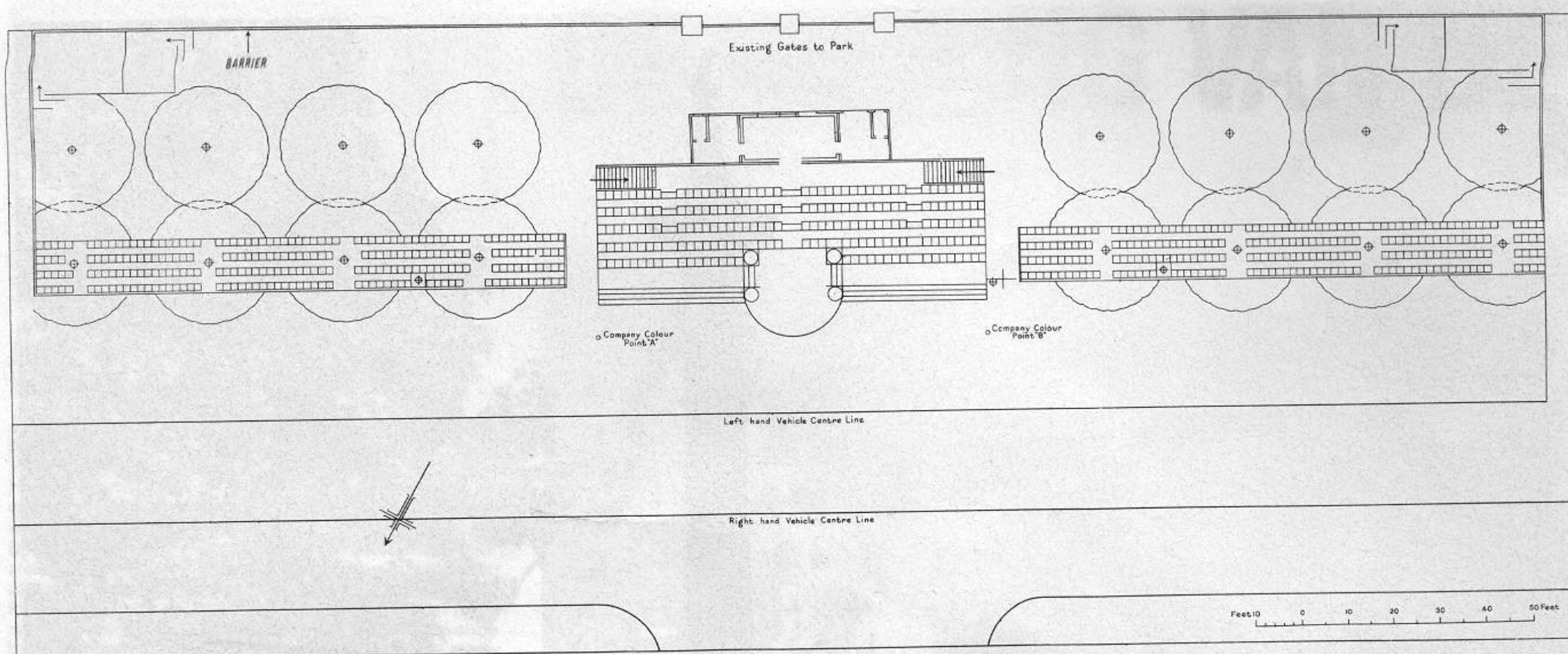
Het besluit de overwinning te vieren werd genomen door de regering van Clement Attlee, wiens Labour Party met een verpletterende zege de parlementsverkiezingen had gewonnen die na af-



Overwinning in Londen. *Geheel Boven:* Toen deze foto in juni 1946 werd genomen had admiraal Horatio Nelson - een van de grootste vlootvoogden ter wereld - vanaf zijn 50 meter hoge zuil zo'n 100 jaar zijn blik laten gaan over de Britse hoofdstad. Aan zijn overwinning op de Frans-Spaanse vloot in 1805 werd geen officiële aandacht geschonken, totdat in 1832 dit stukje Londen de naam 'Trafalgar Square' kreeg. Gedurende de daarop volgende tien jaren gingen honderden krotwoningen tegen de grond. In plaats daarvan ontstond er op die plek het plein, waarop in 1842 het beroemde monument werd onthuld. *Boven:* De triomfboog die in 1946 op Parliament Square werd opgericht ter herdenking van de overwinning zou een tijdelijker bestaan leiden.

loop van de oorlog in Europa in Groot-Brittannië waren gehouden. De beslissing viel tijdens een kabinetsvergadering op 1 november 1945. Een

subcomité onder leiding van de Minister van Binnenlandse Zaken, Chuter Ede, werd samengesteld. Mede daarin vertegenwoordigd waren



de diverse ministers van de strijdkrachten onder wier verantwoordelijkheid de uitvoering van de Victory March viel. Het subcomité vormde op zijn beurt een ambtelijke commissie die de gedetailleerde plannen moest uitwerken. Het subcomité kwam verscheidene malen bijeen om de rapportages van de ambtelijke commissie te bespreken. Laatstgenoemd orgaan werd voorgezeten door een vertegenwoordiger van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, terwijl de leden ervan afkomstig waren van alle Departementen die erbij betrokken waren alsmede van de hoofdstedelijke politie. De commissie kwam voor het eerst bijeen op 22 januari 1946 op welke vergadering drie werkgroepen werden ingesteld: (a) voor de route en samenstelling van de Victory March; (b) voor de regeling van kinderfeesten in de namiddag en (c) voor het organiseren van verlichting, vuurwerk en waterpartijen op de avond van 'Victory-Day'. Deze derde werkgroep werd voorgezeten door de vertegenwoordiger van het Ministerie van Openbare Werken en kreeg de naam (of noemde zichzelf zo) 'Aquatic Display Working Party'. De leden ervan waren afkomstig van diverse organisaties, waaronder het Londense havenbedrijf (Port of London Authority), de Londense Graafschapsraad (London County Council), het Honorair Hoofd van de Hofhuishouding (Lord Great Chamberlain), de BBC en de vuurwerkfabrikanten Brock & Company. De overvloed aan commissies en comité's werd nog vergroot door de instelling van het Aquatic Display Technical Sub-Committee, dat de opdracht kreeg tot in alle details de productievoorbereiding van het vuurwerk en de waterpartijen te onderzoeken. Het aanbrengen van versieringen behoorde tot de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Openbare Werken. Het gebrek aan materiaal en aan arbeidskrachten verhinderde echter dat er een ingewikkeld versieringsplan tot stand kwam. Besloten werd daarom een beperkt gebied tus-

sen Parliament Square en Queen's Gardens bij het Victoria Memorial te versieren. Dit nam niet weg dat beheerders van andere openbare gebouwen toestemming zouden krijgen zelf versieringen aan te brengen, zonder dat zij daarbij echter zouden worden geholpen. Op Parliament Square in het midden van St Stephen's Green werd een speciaal bouwsel opgericht waarin een 'Overwinningsboog' was opgenomen. Deze 'Victory Arch' was uitgerust met het wapen van SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force), voorstellende een vlam-mend zwaard, alsmede met de vlaggen van de Verenigde Naties. Aan beide zijden van de boog was het grasveld getooid met bloembedden in de Britse nationale kleuren rood, wit en blauw. Het pad dat door St Stephen's Green liep werd geflankeerd door 12 zes meter hoge vlaggemasten waaraan decoratieve vaandels hingen. 's Avonds stond het geheel in de schijnwerpers die aan de noord en zuidkant, met hun op de symbolen der overwinning gerichte stralen, verschillende speelse lichteffecten wisten te bereiken. De voornaamste versieringen in Parliament Street en Whitehall vormden de grote vlaggen die van de openbare gebouwen wapperden. Zo veel mogelijk was getracht bij ieder gebouw die vlag uit te steken die het meest representatief was voor dat krijgsmachtdeel waarbij het gebouw het nauwst betrokken was. Andere kleurrijke versieringen waren de bloembakken. Deze vielen zo in de smaak dat de Minister van Openbare Werken opdracht gaf ze niet meer te verwijderen. Employé's in sommige gebouwen beweerden echter dat zij het uitzicht belemmerden, zodat deze weer werden weggehaald. Bij de ingang van Horse Guards Parade kwamen vaandels te hangen aan vier vlaggemasten van 9 meter. De vlaggen bij het graf van de onbekende soldaat (de Cenotaph), werden vervangen door nieuwe doeken. Op Trafalgar Square werden de National Gallery

en de Admiralty Arch versierd met vlaggen en vaandels. Van masten die achter het spijlenhek aan de noordzijde van Trafalgar Square waren opgericht, wapperden nog eens 22 andere vaandels. Nelson's zuil was versierd met zes rijen vlaggen die de Britse Admiraliteit had verstrekt en die waren opgehangen tussen de zuil en twee bolders die op het plein waren geplaatst. Rondom de voet van de zuil was een lambrekijn geplaatst, gedrapeerd met vlaggen van de Britse marine (zogenoeten White Ensigns) die de versiering completeerden.

De pompinstallaties van de twee fontein op Trafalgar Square waren tijdens de oorlog afgebroken, zodat aan de noordzijde van het plein noodpompen moesten worden geïnstalleerd in voormalige schuilkelders, althans in wat daarvan over was. Deze pompen moesten het water aanvoeren naar de fontein die 's avonds door schijnwerpers werden verlicht. Aan de Mall stonden aan beide zijden van de route op gelijke afstand van elkaar 103 vlaggemasten van 15 meter hoogte. Deze waren speciaal voor de gelegenheid ontworpen en het was de bedoeling dat van deze masten grote vlaggen zouden wapperen van het Gemenebest en van de Geallieerden die aan de strijd hadden deelgenomen. De Britse vlag (de Union Jack), de vlaggen van de krijgsmachtdelen en die van de Britse Dominions kwamen meerdere malen voor en wapperden als het ware om en om, terwijl voor die van de meeste andere landen één vlaggemast was gereserveerd. Beginnend bij de Admiralty Arch wapperden aan beide kanten van de Mall de Union Jack, vervolgens de vlaggen van de Royal Navy en de Royal Air Force, daarna de Britse scheeps- en koopvaardijvlaggen, gevolgd door de vlaggen van Engeland, Schotland, Ierland en Wales, en die van de Nationale Brandweer (National Fire Service) en de Burgervereiding (Civil Defence). Hierop sloten aan de vlag-



Het erepodium werd halfweg de Mall opgericht, tegenover de ingang van St. James's Park.



gen van de Dominions en India, te beginnen met Nieuw Zeeland en Zuid-Afrika. Voor die van de Brits Koloniën kwamen daarna echter eerst nog in alfabetische volgorde de vlaggen van Alderney, het eiland Man, Jersey en Guernsey. De vlaggen van de Dominions en die van India hingen opnieuw in top bij de plaats waar het podium stond opgesteld van waaraf de parade zou worden afgenomen. Aan beide kanten van het podium was de Union Jack gehesen. Twee andere vlaggen kwamen meer dan eens voor, die van de Verenigde Staten en van de Sowjet Unie, namelijk aan het begin en aan het eind van het gedeelte aan de Mall waar de geallieerde vlaggen hingen, tussen St James's Palace en het London Museum (Lancaster House), op de hoek van de Mall en Cleveland Row. Voor elk van de vlaggemasten waren naast de stoeprand speciale verankeringen aangebracht. Deze werden gemerkt en niet meer weggehaald maar op hun plaats gelaten 'voor toekomstig gebruik'. (Mogelijk zijn het dezelfde die thans nog in gebruik zijn bij openbare plechtigheden.)

Op de Mall stond, recht tegenover Marlborough Gate, het podium opgesteld van waaraf de autoriteiten de parade zouden afnemen, ook wel officieel het 'saluting point' genoemd. Tijdens de 'Victory Parade' in 1919 bevond het erepodium zich bij het Victoria Memorial. Voor de 'Victory March' in 1946 was aanvankelijk voorgesteld dat het in de hoofdpoort van Buckingham Palace zou worden geplaatst. Het Ministerie van Oorlog verklaarde echter dat het erepodium aan een recht stuk weg moest liggen, zodat de troepen 'hoofd rechts' konden maken, en het verzocht derhalve het op te stellen bij Marlborough Gate aan de noordelijke kant van de Mall. Toen uit foto's bleek dat de paraderende troepen in 1919 bij het passeren van de Britse koning, het commando 'hoofd links' hadden opgevolgd, stemde de Minister van Oorlog ermee in dat het podium aan de zuidzijde kwam te staan.

Koning George VI had in 1946 de wens geuit dat het gedeelte van het podium van waaraf hij de parade afnam, vooruit zou springen, zodat de voorbij marcherende troepen gemakkelijk konden zien waar hij stond. Conform deze wensen werd het erepodium dan ook ontworpen. Behalve de koninklijke familie, zouden op het podium nog 203 andere gasten een plaats moeten krijgen. De achterkant zou worden voorzien van vertrekken waar de koning en de koningin zich konden terugtrekken en voorts zouden onder het podium toiletten komen. Een EHBO-post en een opslagruimte

De RAF wilde een tentoonstelling van vliegtuigen in de open lucht inrichten. Volgens een rapport van het Ministerie van Openbare Werken, 'stemde de minister er slechts aarzeland mee in dat de expositie in Green Park kon plaatsvinden'. De reden voor dit gebrek aan enthousiasme is niet opgetekend, maar wel was het zo dat in de noordoostelijke hoek van het park een stuk grond voor de tentoonstelling beschikbaar kwam.

voor 'speciale podiumstoelen' bevond zich ook onder de vloer van het podium.

Het erepodium was licht geel geverfd met een hemelsblauw velorium. De witte houten stoelen voor de gasten waren voorzien van koningsblauwe zittingen. Er waren voorts gele staalbuizen stoeien met rode zittingen en armleuningen voor de koninklijke familie, de premiers van Groot-Brittannië, Canada en Zuid-Afrika en de vertegenwoordiger van de Australische Eerste Minister, alsmede voor Winston Churchill, de Minister van Binnenlandse Zaken, de secretaris van de ministerraad en de bevelhebbers uit de oorlog van de Britse strijdkrachten. De koningsloge was bedekt met rood tapijt en uitgerust met een baldakijn. Het geheel tenslotte was versierd met bloemen.

Het had aanvankelijk in de bedoeling gelegen de

eerste ministers en de Britse bevelhebbers uit de oorlog plaats te laten nemen in de koninklijke loge. Zij zouden dan echter moeilijk zijn te herkennen voor de langs marcherende troepen. Daarom kregen zij een plaats toegewezen op een kleine verhoging voor het podium. De andere gasten werden over zes rijen stoelen verdeeld. Boven het baldakijn hing een gipsen afgietsel van het koninklijke wapen; boven het erepodium waren zes vlaggemasten opgericht waaraan licht blauwe banieren hingen waarop de inheemse planten van het Verenigd Koninkrijk, de Dominions en India waren geborduurd.

Aan beide zijden van het podium bevond zich een omheinde tribune met zitplaatsen voor 500 genodigden. Hier stonden de stoelen (gewone parkstoelen) in vier rijen opgesteld, omdat het niet mogelijk was voor de achterste zitplaatsen



Tot op zekere hoogte was het felt dat er een Wellington ten toon werd gesteld, er de oorzaak van dat dit type niet mee deed aan de luchtparade. Hetzelfde was het geval met de Tiger Moth. Toestellen van Training Command waren zelfs opvallend afwezig in de 306 vliegtuigen tellende luchtmacht die over Londen vloog, juist op het moment dat het marcherende RAF contingent op de grond het erepodium bereikte.



Na de misère van de verduistering in de oorlogsjaren, vormden de schijnwerpers en illuminaties met zoeklichten een welkome afwisseling, zelfs al waren de lichten slechts aan van 8 tot 16 juni tussen 22.00 uur en middernacht.

een verhoging te maken. Pogingen om de stoelen de dag voor de parade van nummers te voorzien werden bemoeilijkt door de toen reeds op de Mall aanwezige grote mensenmenigte. 's Nachts ontstonden moeilijkheden toen veel mensen door de omheinde gedeelten heen braken en daar niet alleen de stoelen in wanorde achterlieten, maar ze bij gelegenheid ook nog meenamen. Elke tribune was van boven afgesloten door een dekzeil op een stalen geraamte, en omgeven door een 2.10 meter hoog hek van gevlochten ijzerdraad, dat eveneens gestut werd door een stalen constructie die met groen canvas was bekleed. Sommigen uit de menigte hadden zich helaas in de omheinde gedeelten verzameld, en op sommige plaatsen het canvas weggerukt, of waren in bomen en struiken geklommen om een beter zicht te hebben op het spektakel. De twee toiletten die bij de tribunes hoorden waren te dicht tegen het hek aan gebouwd, en de daken ervan boden een uitstekend uitzicht. De politie was op deze plaatsen niet in voldoende aantallen aanwezig om de massa in de gaten te houden.

Aan de overkant van de Mall, op de hoek van Marlborough Gate, was eveneens een afgescheiden gedeelte opgericht, voor 200 vertegenwoordigers van vreemde mogendheden. Deze tribune was op het laatste moment neergezet, en was van het publiek gescheiden door kastanjehouten schuttingpalen. Gevreesd werd dat dit onvoldoende zou zijn, een vrees die bewaarheid werd toen sommige elementen uit de menigte zich van deze omheining niets aantrokken.

Langs de hoofdroute waren nog meer van dergelijke tribunes met gereserveerde plaatsen opgericht, zoals bij Carlton House Terrace op de Mall, waar accommodatie was voor 1.300 personen. Voorts ook aan de zuidzijde van Constitution Hill waar zich 1.799 zit- en staanplaatsen bevonden, waarvan een aantal was bestemd voor militaire oorlogsslachtoffers. Ernstige gevallen in rolstoelen kregen een plaats waar Buckingham Palace een hoek maakt met Constitution Hill, terwijl leden van de koninklijke hofhouding zich verzamelden aan de voorzijde van het paleis. Het Victoria Memorial bood plaats aan zo'n 3.000 mensen en ook hier vonden schermutselingen plaats met personen uit het publiek die ondanks de aanwezigheid van politie, probeerden de gereserveerde plaatsen te bezetten. Aan beide kanten van het gedenkteken waren tribunes ingericht voor de pers. Bij Hyde Park Corner en Marble Arch waren door bemiddeling van het British Legion de vluchtheuvels gereserveerd voor organisaties van ex-militairen. Leden en personeel van de beide Huisen van het parlement bezetten de trottoirs rondom New Palace Yard en St Margaret's Green. Binnen de hekken van de kerk van die naam waren plaatsen voor leraren en leerlingen van Westminster School voor jongens. Op het platte dak van Richmond Terrace ter hoogte van Whitehall,

hoewel gereserveerd voor de pers en het filmjournaal, waren ook wat plaatsen van enkele 'geselecteerde personen'.

De hierboven opgesomde regelingen vielen onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Openbare Werken, ook delicate zaken als het inrichten van toiletten. In St James's Park waren er 360 voor 50.000 mensen in Green Park 150 voor 20.000 en in Hyde Park 680 voor 100.000. Aan de noordzijde van de Mall waren geen openbare toiletten geplaatst, omdat zij aldaar moeilijk konden worden afgeschermd en in-kijk boden vanaf Carlton House Terrace en de hekken van St James's Park en Marlborough House. Slechts een of twee bevonden zich daar voor gebruik door soldaten. Alle toiletten bleven open van zes uur 's morgens op 8 juni tot negen uur 's morgens op 9 juni. Daarna volgens een aflopende tijdstabel tot 15 juni. Op de dag van de parade waren alle toiletten gratis. Op basis van een speciaal contract zorgden machines voor het schoonhouden der toiletten.

Consumptievoorzieningen en eerstehulpdiensten waren op diverse plaatsen ingericht. Degene die de levering van de consumpties had aangenomen, meende dat de uitvoering daarvan 'bijna onmogelijk' werd gemaakt door allerlei restricties die het Ministerie van Voedselvoorziening had opgelegd. In de stadsparken werden elf grote ten-

ten opgericht: in Green Park en Hyde Park elk vier, twee in St James's Park en een in Regents Park. De bevoorradingsautoriteit van het Ministerie van Openbare Werken leverde de tenten, en voorts onder meer tafels, toonbanken en vuilnisbakken, terwijl de technici van dit departement zorgden voor de installatie van braadpannen die op vaste brandstof werkten. Zoals gebruikelijk had de politie haar eigen consumptievoorzieningen. De eerstehulpdiensten werden bemand door leden van de St John Ambulance Brigade. Punten waar ziekenauto's in gereedheid werden gehouden bevonden zich achter het erepodium, in Green Park en in Hyde Park. De voedseldistributie gold nog heel streng in Groot-Brittannië, en wat daaronder ook viel waren brandstof en verlichting. De verlichting met schijnwerpers was daarom beperkt van 8 tot 16 juni, van 's avonds tien uur tot middernacht. De gebouwen en monumenten die met schijnwerpers werden verlicht waren onder meer Buckingham Palace, St James's Palace, Admiralty Arch, het standbeeld van Nelson met de zuil St. Paul's Cathedral en nog vele andere. Buiten het centrum van Londen waren Hampton Court en het Royal Observatory twee van de verschillende openbare gebouwen die eveneens waren verlicht.

Ceremoniemeesters werden geleverd door diverse overheidsdepartementen, waaronder de ministeries van de krijgsmacht en de marine. De opperceremoniemeester was afkomstig van het Ministerie van Openbare Werken, hoewel het erepodium een eigen 'opperceremoniemeester' had die behoorde tot het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Een van de ceremoniemeesters hier was de beheerder van het Government Hospitality Fund. De afzonderlijke gastentribunes werden bemand door 46 ceremoniemeesters. Voor buitenlandse diplomaten stond een lid van het Ministerie van Buitenlandse Zaken gereed om deze naar hun plaatsen te geleiden. De ceremoniemeesters waren herkenbaar aan rode goudgerande insignes, terwijl de officieren van de strijdkrachten die als hoofd van de ordedienst fungeerden een band om de arm droegen. Elke ceremoniemeester kon aanspraak maken op een zitplaats voor een gast bij Carlton House Terrace.

Op V-Day, de dag van de parade, waren speciale parkeervoorzieningen getroffen. De genodigden die een plaats hadden op het erepodium konden er langs de Mall naar toe worden gereden; hun auto's werden dan geparkeerd in Pall Mall. Na de parade keerden de auto's terug om de gasten weer op te halen. De politie had bij Marlborough Gate dat aan Pall Mall grensde een microfoon en luisprekers geïnstalleerd om de namen te kunnen afroepen van de gasten als de auto's eraan kwamen. De genodigden op de tribunes naast het erepodium konden ook via de Mall ter plekke worden afgezet, maar hun auto's moesten daarna parkeren in de Wellington Barracks. Deze mochten na afloop niet terugkeren naar de Mall en de gasten moesten zelf door de modder en de glibberigheid van St James's Park hun weg terug-





LAMBETH BRIDGE HOUSE,
LONDON, S.E.1.

VICTORY CELEBRATIONS

The Minister of Works presents his compliments
to
and has pleasure in inviting to
attend at the Saluting Base in St. James's Park to
witness the Victory March at 10.15 a.m. on Saturday,
June 8th, 1946.

In the event of acceptance the necessary ticket(s)
will be forwarded to you.

May, 1946.

R.S.V.P. before May 15th to
The Private Secretary,
Ministry of Works,
Lambeth Bridge House,
S.E.1.

Het is verbazend te ontdekken in het rapport van het Ministerie van Openbare Werken dat een van de belangrijkste architecten van de geallieerde overwinning, Winston Churchill, voor zijn gasten slechts twee plaatsen had gekregen op het erepodium! (Premier Clement Attlee had er vijf.)

zoeken naar de kazerne waar hun auto stond geparkeerd. In Friary Court in St James's Palace stonden speciale auto's gereed waarmee de Eerste Minister en de chefs van staven en hun echtgenotes konden vertrekken zodra de koninklijke familie was vertrokken. Voor het vervoer van ernstige oorlogsgewonden werden bussen gebruikt die deze invalide oud-strijders naar hun plaatsen op Constitution Hill brachten, waarna de autobussen werden geparkeerd in Green Park.

Voor de pers was een tribune ingericht in de noordwestelijke hoek van Marlborough Gate, mede met voorzieningen voor de BBC, zoals geluidsdichte commentatorhokjes voor de verslaggevers. Voorts stonden daar 22 film- en televisiecamera's opgesteld, en had de pers de beschikking over zo'n 250 zitplaatsen. Achter de tribune stonden telefooncellen en tien filmcamera- en televisiewagens. Langs de hoofdroute stonden voorts persfotografen, tot zelfs bovenop de 137 meter hoge gedenkzuil voor de hertog van York.

Toen V-Day naderde deelde de politie het Ministerie van Openbare Werken mede dat in verband met de te verwachten 'uitzonderlijk grote aantallen toeschouwers', er in zo'n 40 zijstraten die op de route van de parade uitkwamen, 3,5 meter hoge hekken, voorzien van poortjes, moesten worden opgericht om de toegang tot de route vanuit deze straten volledig af te sluiten. Uiteindelijk betekende dit dat honderden mensen niets van de parade hebben kunnen zien. Op hoeken van straten werden ook dranghekken geplaatst om de menigte in bedwang te kunnen houden.

Op donderdagavond 6 juni begonnen de eerste toeschouwers die verzekerd wilden zijn van een plaats, zich langs de Mall te installeren waar zij 36 uur of langer zouden moeten wachten. Voor hen en voor de duizenden die zich bij hen zouden voegen, was dit het voorspel van iets waarop zij bijna zeven jaar, in vele gevallen hartverscheurende jaren, hadden moeten wachten. Op deze dag, de zesde juni, was twee jaar geleden de geallieerde Armada overgestoken naar de Normandische kust, alwaar in Ranville en Caen de landingen werden herdacht.

In het Lagerhuis deelde de Britse Premier, Clement Attlee mee dat de Britse koning twee nieuwe onderscheidingen had ingesteld: de War Medal en de India General Service Medal. In Buenos Aires verklaarden president Juan Peron en zijn Minister van Buitenlandse Zaken dat Argentinië diplomatieke betrekkingen had aangeknoopt met de Sowjet-Unie, en in India vond op deze donder-

dag een ontmoeting plaats tussen leden van het Britse kabinet en de Indiase vorsten.

In Groot-Brittannië brachten het koninklijk paar en de prinsessen een bezoek aan troepen die per schip waren teruggekeerd van dienst over zee. Onder de schepen die hen hadden vervoerd waren de *Mauretania* en de *Orientes*. Voor deze militairen waren allerlei activiteiten georganiseerd: een ontvangst op het Ministerie van Koloniën door de Eerste Minister, en diverse ontvangsten voor en na V-Day; een uitnodiging van de regering voor een bijeenkomst op Hampton Court, en rondritten door Londen. Veel militairen bezochten op woensdag 5 juni - een koude winderige en soms regenachtige dag - de paardenraces te Epsom. Daar zagen zij het paard *Airborne*, een outsider, gereden door de jockey Tommy Lowrey, de eerste na-oorlogse Derby winnen. Op dit paard waren weddenschappen afgesloten van 50 tegen 1! Het weer in deze dagen was bar voor de tijd van het jaar, en aan veel soldaten moesten negen dekens worden uitgereikt om in bed warm te blijven! De slechte weersomstandigheden verhinderden echter niet dat de King's African Rifles en de kapel van dit regiment naar Edinburgh togen om daar een concert te geven en een parade te houden. Met hun opvallende roodgekleurde fezen of tarboesjes met afhangende kwasten, hun verzorgde uniformen, en hun muziek en exercitie, wisten zij een grote menigte toeschouwers te imponeren.

In en rondom Londen waren tentenkampen opgezet om een onderkomen te bieden voor de grote aantallen mannelijke en vrouwelijke militairen. In Bushy Park in Teddington waren 1.000 leden van de vrouwenkorpsen ondergebracht, en 250 man en 4.000 voertuigen in Regents Park. In Clapham Common, waar 3.500 man gardisten, kanonniers en luchtmachtsoldaten, waren ondergebracht, had men de schuilkelders uit de oorlog ook voor accommodatie ingericht. Het grootste kampement bevond zich in Kensington Gardens; dit strekte zich zelfs nog voor een deel uit in Hyde Park. Hier lagen voornamelijk militairen uit de Dominions en de Koloniën; bij elkaar zo'n 20.000 mannen en vrouwen. De *Times* sprak van 'het grootste internationale kamp voor alle krijgsmachtleden ...'. Tijdens het koninklijk bezoek aan het kamp paradeerden er ongeveer 3.500 militairen voor de Britse koning, terwijl de rest toekeek, foto's nam en, zoals alle militairen plegen te doen, kritiek leverden op het aantreden en de exercitie van degenen die de parade moesten lopen. Kort nadat het koninklijk bezoek was geëindigd, vulde de RAF de lucht met brullende motoren en bracht zij op haar wijze een eregroet aan de vorst en de hoofdstad van het Britse Imperium tijdens een oefenvlucht voor het eigenlijke eerbetoon.

Enkele dagen tevoren, op 28 mei, had het Comité ter voorbereiding van de overwinningssplechtigheden vergaderd over de vraag of de voorzieningen ten behoeve van de bezoekende militairen moesten worden uitgebreid en deze als gasten dienden te worden beschouwd. De Onderminister van Financiën 'vond het moeilijk te begrijpen waarom de hotelaccommodatie voor hoge geallieerde officieren £ 40 per persoon per week moest kosten.' Hij vroeg (nogal naïef) of het mogelijk was 'de hotelhouders te bewegen hun tarieven te verlagen', in het bijzonder omdat in een aantal gevallen de gasten geen maaltijden zouden gebruiken. Hem werd uitgelegd dat het moeilijk was accommodatie te vinden, en dat sommige hoteliers er niet bepaald gelukkig mee waren dat zij een groot aantal officiële gasten kregen toegeschoven.

Een andere financiële kwestie waarover werd gediscussieerd was of vijf shillings (toen drie gulden) per persoon per dag, gedurende zes weken, voldoende was voor de troepen uit de Dominions en de Koloniën die in Groot-Brittannië waren. Toen het Comité werd meegedeeld dat dit geld bedoeld was als vergoeding voor kleine onkosten, en niet bestemd voor huisvesting en voeding, achtte het dit bedrag voldoende.

De gehele vrijdag namen de mensenmassa's toe, die zich verspreidden over Trafalgar Square, Whitehall en Parliament Street. Zij verkeerden in opperbeste stemming, en het waren vooral burgers, van wie velen hun nieuwe demob-constuim droegen. Ook liepen er geuniformeerde mannen en vrouwen van de strijdkrachten, onder wie de auteur van dit verhaal die met verlof was van zijn artillerie-eenheid. Zoals de *Times* nogal hooghartig schreef bestond de menigte uit 'vaders en

moeders met hun kinderen, luidruchtige schlemielen ... het klootjes volk ... dat de overwinning had bewerkstelligd.' Staande, en zittende op kampeer- of vouwstoeltjes, met geïmproviseerde bedden, soms bestaande uit stukken krant uitgespreid op de rand van het harde trottoir, verdroeg de massa haar ongemakken met een opgewekt gemoed. Onder de meest vindingrijken - die het zich ook gerieflijk hadden gemaakt - waren enkele matrozen en twee leden van de Woman's Royal Naval Service, in de wandeling Wrens genoemd. Zij hadden op de Mall hangmaten gespannen tussen de lantaarnpalen en tegen elf uur 's avonds lagen zij in diepe slaap! Het merendeel uit de menigte had broodjes en thermosflessen bij zich, en men hield zich onledig met het bekijken van de eindeloze stoet heen en weer slenterende mensen die, zo leek het, alle nationale vertegenwoordigden. Deze rondkijkende slenteraars letten maar nauwelijks op het verkeer dat zich met niet meer dan een slakkegang trachtte voort te bewegen. De versieringen vormden de voornaamste attractie hoewel deze, zoals we zagen, uit niet meer bestonden dan vlaggen en vaandels, hier en daar versierd met bloemen. Voor de toeschouwers vormden ze echter een dankbare kleurige afwisseling die de monotonie ophief van de sombere, vaalbruine, door bommen geteisterde straten.

Langs de hele route deden verkopers van ijs (in de oorlogsjaren niet verkrijgbaar) goede zaken, terwijl voorts papieren hoedjes werden verkocht en, tegen de prijs van twopence (toen ongeveer 1 dubbeltje), officiële programma's, gedrukt op goedkoop wit papier in een onwaarschijnlijke kleur bruine inkt.

Een gebeurtenis die de *Times* in een klein bericht het vermelden waard vond, had plaats om vrijdagmiddag 3 uur. De Minister van Posterijen, Lord Listowel, heropende toen in Alexandra Palace de televisiestudio van de BBC die bij het uitbreken van de oorlog was gesloten. Hij deelde toen mee dat binnenkort het zendbereik tot Birmingham zou worden uitgebreid. De uitzending van de volgende dag zou beginnen om 10.50 uur, op tijd om de niet meer dan een paar duizend kijkers de koninklijke gasten te zien arriveren bij het erepodium. De gebeurtenissen die ochtend zouden van commentaar worden voorzien door Freddie Grisewood en de meester van het gesproken woord bij de BBC, Richard Dimbleby. Spoedig na het middaguur, zou er een 8 minuten durende pauze worden ingelast, en de uitzending zou omstreeks kwart over een zijn afgelopen. 's Avonds zou de televisie beelden laten zien van de menigtes mensen in Westminster.



De verkoop van het officiële programma tegen de prijs van 2 penny (toen ongeveer een dubbeltje) werd vertrouwd aan padvindsters. In de parken werden daarvoor stalletjes opgericht die moesten dienen als distributiepunt. Gehoopt werd dat 500.000 programma's zouden worden verkocht, wat ongeveer £4.500 zou opbrengen (toen f. 54.000,-).

De radioverslaggeving voor miljoenen luisteraars over de hele wereld was bij het erepodium in handen van Vaughan Thomas, een voormalige oorlogscorrespondent van de BBC. Peter Scott, de zoon van de beroemde ontdekkingsreiziger, die later zou worden geridderd (zie *Toen en Nu* 12), zat in een DUKW, een amfibievoertuig dat meereed in de kolonne voertuigen. Voor het grootste deel zou de parade worden uitgezonden door de BBC Home Service, hoewel de uitzendingen van BBC Light Programme nu en dan zouden worden onderbroken voor flitsen van de reportages. Andere programma-onderdelen op Victory Day waren: een optreden voor beide zenders van Victor Sylvester (nog steeds in de herinnering voortlevend wegens zijn muziek 'in strikt danstempo'), een opname van Tommy Handley's 'Itma', het dansorkest van de RAF, de Skyrockets en, onvermijdelijk, zelfs op die zaterdag, sportuitzendingen over tennis en cricket. Deze programma's zond BBC Home Service uit; het Light Programme, dat niet eerder dan 9 uur 's morgens begon, bood voornamelijk muziek gespeeld door militaire en fanfare orkesten, terwijl ook dansmuziek ten gehore werd gebracht. Voor het verzoekprogramma 'Family Favourites' waren drie kwartier ingeruimd.

Zaterdag 8 juni, het begin van het pinksterweek-einde, was uitgeroepen tot algemene feestdag. In de vroege ochtenduren viel er wat regen op de massa's mensen, die in weinig comfortabele omstandigheden verkeerden, en die probeerden nog een paar uurtjes slaap te bemachtigen. Bij het aanbreken van de dag was het evenwel droog en er werd goed weer voorspeld (tegen lunchtijd regende het echter al weer). Al spoedig moesten stations van de ondergrondse worden gesloten wegens het gedrang van de massa; om 07.30 werd ook de Mall afgesloten voor degenen die geen toegangskaartje hadden. In Oxford Street en langs Victoria Embankment was de mensenmenigte tien tot twaalf rijen dik, en de hoge houten hekken die even terzijde van de route waren opgericht moesten worden gesloten.

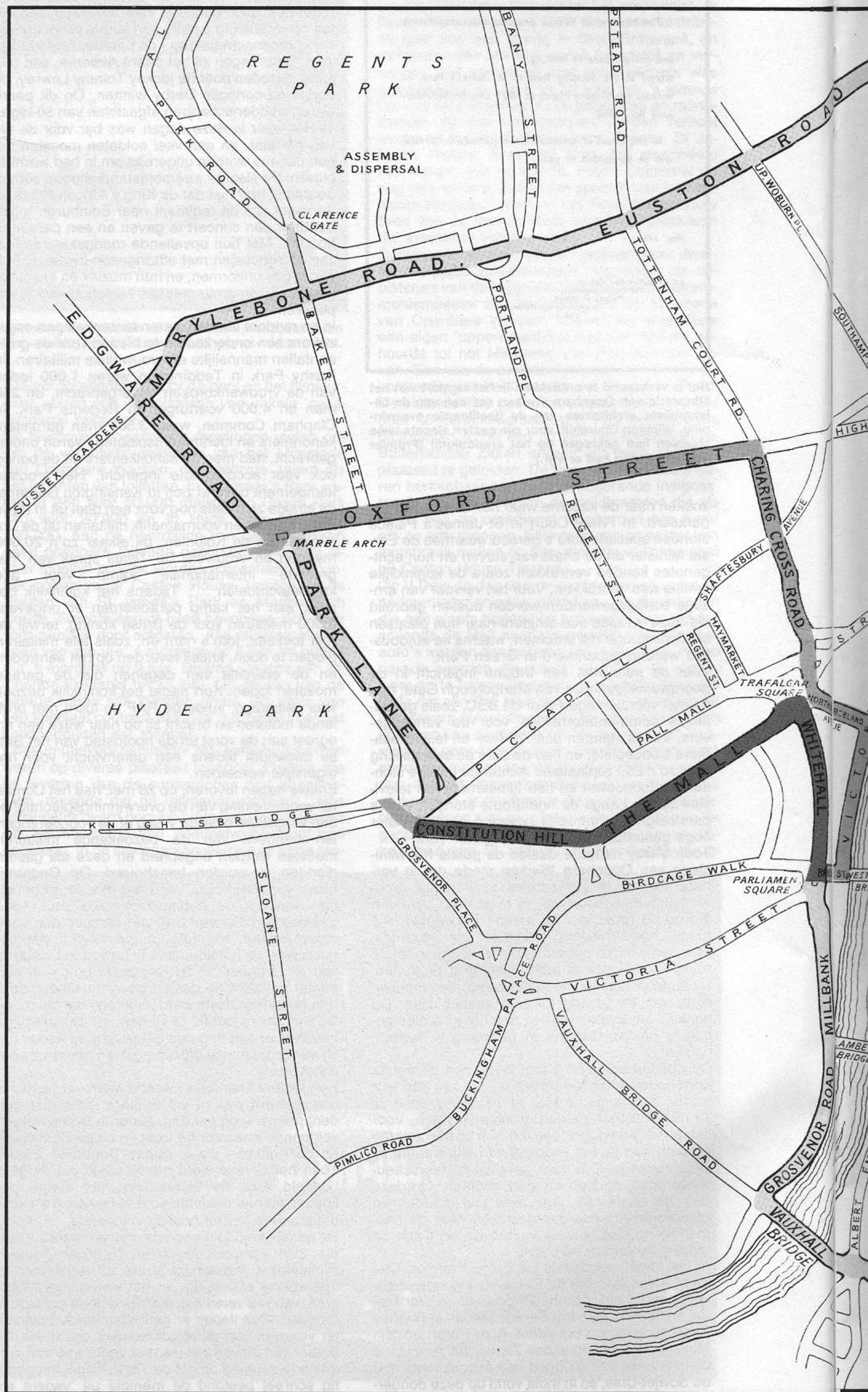
De Victory March bestond uit twee delen: eerst een kolonne van 430 voertuigen en 80 motorfietsen, aangevoerd door de bevelhebbers die de oeverwinning hadden bewerkstelligd, de 'Victorious Commanders'. Deze stoet had een totale lengte van bijna zes kilometer. Daarachter kwamen de marcherende troepen, bestaande uit 2.260 officieren en 18.948 onderofficieren en manschappen, totaal iets meer dan 4 kilometer. Verantwoordelijk voor de parade, onder supervisie van de chefs van staven, was veldmaarschalk Viscount Alanbrooke, voor wie generaal Sir Charles Lloyd als stafchef optrad. De route, vanaf de kruising Whitehall en Trafalgar Square, langs de Mall tot even voorbij Buckingham Palace, was afgezet met militairen uit de garderegimenten, ook wel aangeduid als de Brigade of Guards. Onder de vele bezigheden van de Garde te Voet (Foot Guards), behoorde het leveren van routefunctionarissen voor beide stoeten, stafleden voor de kampen, opzetters van tenten, vaandelwachten en detachementen die meeliepen in de parade. Het 1e Bataljon van de Ierse Garde (Irish Guards) leverde een honderd man sterke erewacht bij Buckingham Palace. Naast dit soort zaken werden er nog vele uitgevoerd door gardebataljons afkomstig uit Duitsland en Oostenrijk, en uit het Verre Oosten. De Guards Brigade draaide dan ook op volle toeren om militairen te vinden voor deze extra taken.

De tijd ging slechts langzaam voorbij voor de geduldig wachtende massa's. Voor degenen die een plaats hadden op de Mall werd de verveling enigszins verdreven door de komst van de afzettingstroepen, voorafgegaan door militaire muziekkorpsen. Ook de bevelen die weerklonken en het gestamp der soldaten zorgde voor afleiding. De mensen vonden het prachtig, in het bijzonder de compagnies sergeanten-majoor die met hun exerciestokjes afpasten hoe ver de gardisten uit elkaar moesten staan.

Om 10.09 presenteerde de erewacht het geweer toen de koning in marineuniform, de koningin in een zachtpaarse robe, en de prinsessen Elizabeth en Margaret in lichtblauw, in een opem landauer verschenen, getrokken door vier Windsor Greys. De voorrijders waren gekleed in klein staatsie-tenuue. Het rijtuig werd begeleid door de commandant van de Household Cavalry, kolonel R.E.S. Gooch, DSO, als dienstdoend hoofdofficier van de koninklijke lijfwacht. Voorts ook door een ritmeestersescorte van de Household Cavalry,

met standaard, onder commando van ritmeester A.R.J. Buchanan Jardine, MC. De twee overige officieren waren de luitenanten M.M.G. Naylor Leyland en Lord Burghersh. Het escorte was gekleed in khaki uniformen, met rood afgezette blauwe hoofddeksele en gewapend met sabels. Allen reden op zwarte paarden, met uitzondering van de trompetter die een grijs paard had. De meesten waren beroepsmilitairen en allen hadden tijdens de oorlog gediend in het 1e of 2e Regiment Household Cavalry.

Terwijl de koninklijke stoet Constitution Hill op reed, richting Marble Arch en de route van de Parade volgde, was de menigte op de Mall getuige van twee andere processies. De eerste daarvan werd gevormd door de chefs van staven die verantwoordelijk waren voor VE-Day (Victory in Europe Day) en VJ-Day (Victory in Japan Day). Zij werden vergezeld door de Britse opeerbevelhebbers: de Lords Cunningham, Alanbrooke, Alexander, Portal, Mountbatten en Maitland-Wilson. Deze zouden bij het erepodium rechts van de ko-

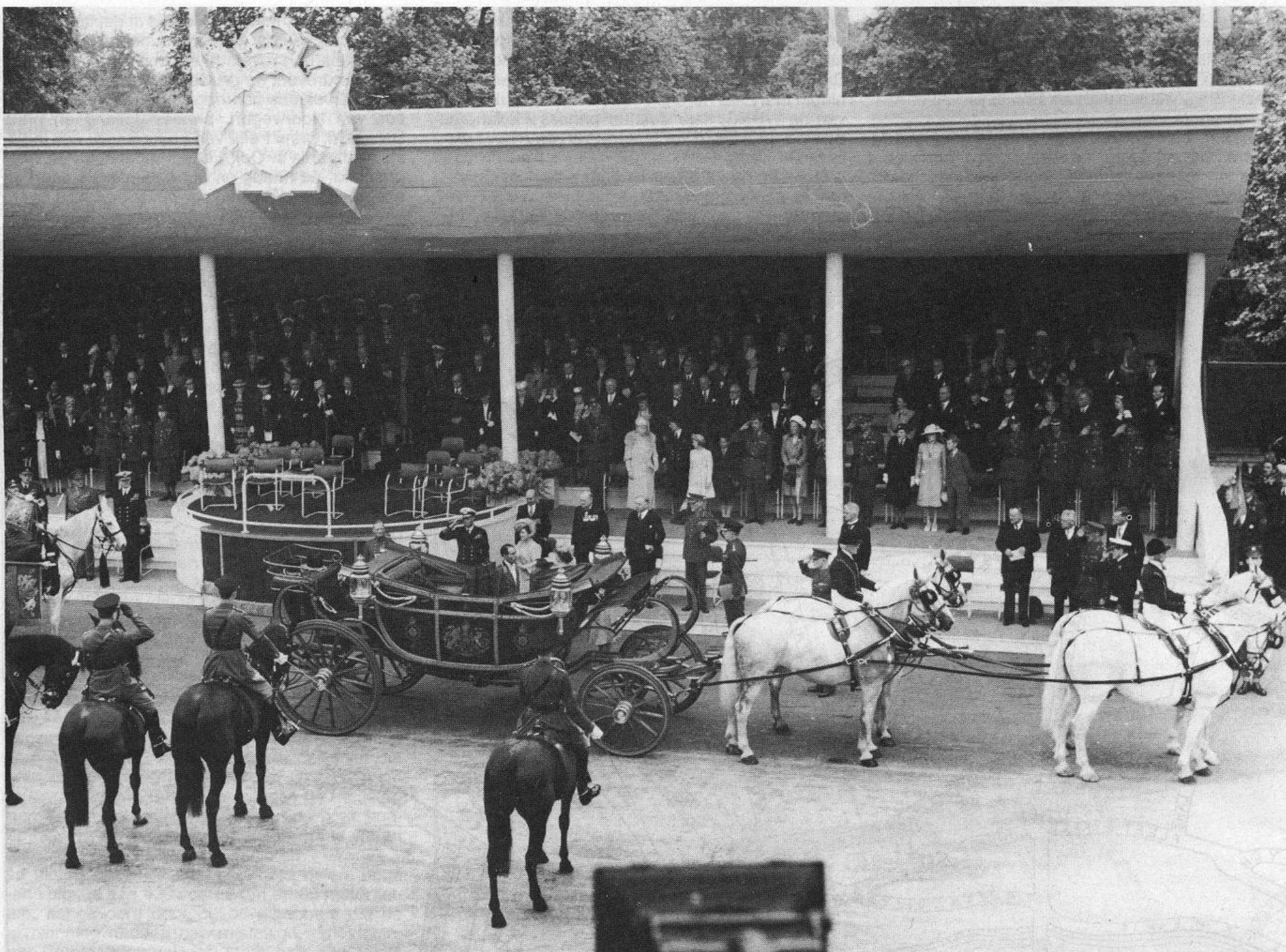


ninklijke loge plaatsnemen. Daarna volgde in open rijtuigen de tweede stoet, bestaande uit de Eerste Minister Clement Attlee, diens voorganger Winston Churchill, de Canadese Premier Mackenzie King, veldmaarschalk Smuts van Zuid-Afrika en andere hoogwaardigheidsbekleders. Om 10.57 uur werd de aankomst van de koninklijke stoet bij het erepodium aangekondigd door een eresaluut van een trompetter van de Household Cavalry, terwijl tegelijkertijd de standaard werd ontplooid. Dit was dezelfde standaard die HMS

Arethusa had gevoerd, de kruiser die de koning, precies tien dagen na de geallieerde landingen, naar de Normandische stranden had gebracht. De Britse gasten in de koninklijke loge waren koningin Mary, de hertogin van Kent in het uniform van de WRNS, haar dochter prinses Alexandra, de kroonprinses in het uniform van de ATS (Auxiliary Territorial Service), de graaf en gravin van Athlone en de heer Gerald Lascelles. Voorts waren er aan buitenlandse koninklijke gasten koning George van Griekenland en de jonge koning

Feisal van Irak met zijn oom die in dat land het regentschap voerde. Beiden zouden twaalf jaar later tijdens een revolutie waarbij het koningshuis werd verdreven, op gruwelijke wijze de dood vinden. Vervolgens ook nog de kroonprins en prinses van Noorwegen, prinses Juliana en prins Bernhard, prins Felix van Luxemburg, vier Indiase maharadja's. Ook Lady Mountbatten en haar dochters, de hertog en hertogin van Beaufort en andere leden van het hof bevonden zich eveneens in de koninklijke loge. Voordat de voertui-





Een trompetter van de Household Cavalry (links op de schimmel) brengt een eregreet op het moment dat de koninklijke familie bij het erepodium arriveert. Rechts van de koninklijke loge staan bij elkaar de Eerste Minister, Clement Atlee, diens voorganger Winston Churchill, de Premier van Canada, Mackenzie King en die van Zuid-Afrika, veldmaarschalk Jan Smuts, die deze functie combineerde met die van opperbevelhebber. Deze foto werd genomen door een fotograaf van het Ministerie voor Luchtvaart, die zich had opgesteld op de bovenste étage van het twee verdie-

pingen hoge voor de pers opgetrokken gebouw. Dit was opgetrokken op de noordwestelijke hoek van Marlborough Gate. Het bouwsel had beneden geluiddichte boxen voor commentatoren, en op het bovenste gedeelte een uit drie oplopende rijen bestaande open tribune. Op de onderste rij was plaats voor 22 fotografen, terwijl zich op de twee rijen daarboven 22 film en televisie cameramensen bevonden. Nog eens 250 journalisten hadden zitplaatsen voor het persgebouw. Ondanks felle protesten en zelfs bedreigingen, bleven deze op het niveau van het trottoir.



Het Ministerie van Binnenlandse Zaken had erop gestaan toezicht uit te oefenen op alle plaatsen waar camera's zouden worden opgesteld. Dit had tot gevolg dat de film nogal beperkte beelden geeft van de parade, vergeleken met wat men in de jaren tachtig op dit punt gewend is met betrekking tot buitenopnamen. Voor de officiële, 20 minuten durende, in zwart-wit opgenomen film, werden op de Mall slechts twee cameraposities gebruikt. Zeer tot ongenoegen van het Ministerie van Voorlichting, slaagde een filmjournaalbedrijf erin alle bureaucratische hordes te omzei-

len en een privé-overeenkomst te sluiten met de Westminster City Council. Deze stond toe dat er in Whitehall, tegenover Downing Street, een camera werd geplaatst op de vluchtheuvel onmiddellijk ten noorden van de Cenotaaf. De plaats van deze camera is zichtbaar achter het voertuig met het opschrift 'Aircraft Refueller'. Op deze wijze waren alle voertuigen in de colonne ten behoeve van het publiek voorzien van een verklarend opschrift.



MARSORDERS

Marscolonne

Alle detachementen marcheren in het midden van de straat op gelederen van twaalf met een snelheid van 116 passen per minuut, uitgezonderd tussen Admiralty Arch en Buckingham Palace, waar links van de weg wordt gemarcheerd. Het midden van elk gelid dient zoveel mogelijk het midden van de weg aan te houden.

Het rechter deel van een gelid passeert de in het midden van de straat gelegen vluchtheuvels rechts, en het linker deel houdt links aan. Waar zich geen vluchtheuvels bevinden sluiten de twee helften der gelederen zich aan. Langs Oxford Street en New Oxford Street moet wegens het aantal vluchtheuvels voortdurend op twee gelederen van zes worden gemarcheerd.

Officieren die alleen voor de troep uit marcheren dienen de vluchtheuvels links te passeren.

Waar dat mogelijk is zal de op linker vleugel van ieder gelid van 12 een officier lopen.

Elk geallieerd detachement en elke onafhankelijk detachement zal door eigen officieren worden gecommandeerd.

Om tijdens het marcheren bevelen te kunnen geven zullen alle legerdetachementen worden gegroepeerd in secties van niet meer dan zes gelederen. Alle commando's zullen worden gegeven door de officier op de linker-vleugel van het voorste gelid, en door die op de linkervleugel van elk opvolgend detachement. Op deze wijze behoeft geen officier moeite te doen om door meer dan zes gelederen te worden gehoord. Alle uitvoerings-commando's worden voorafgegaan door als waarschuwingscommando het sectienummer te noemen. (Deze worden binnen elk detachement opvolgend genummerd).

Zoals uit de plattegrond op pagina 6 en 7 blijkt, bestond de parade uit twee onderdelen: het marcherende en het voertuigen gedeelte. De voertuigen werden opgesteld in Regents Park, en vertrokken om 09.18 uur via Clarence Gate voor een bijna 20 km lange rondrit door het centrum van Londen. Drie kwartier later zette het hoofd van de marcherende colonne zich vanuit Hyde Park, waar deze was gevormd, via Tyburn Gates in beweging voor een kortere mars van ruim zes kilometer. Het hoofd van de colonne bestond uit 81 officieren, onderofficieren, korporaals en manschappen uit de Verenigde Staten, voorafgegaan door de muziekkapellen van de Grenadier Guards en de Inniskilling Fusiliers. Hier gaat het Amerikaanse detachement rechtsaf van Oxford Street naar Charing Cross Road. (Associated Press)



In de afgelopen jaren heeft Oxford Street - een straat vol met historie sinds deze in het verleden de weg was waarlangs de ter dood veroordeelden van de Newgate Prison naar de galg in Marble Arch moesten lopen - een ware transformatie ondergaan en is het doorgaand verkeer beperkt tot bepaalde voertuigen.



Komend van Millbank rijden de eerste voertuigen van het oudste krijgsmachtdeel Parliament Square op. De Britse Marine volgde onmiddellijk op de overwinnende bevelhebbers die in hun Daimler verkenningwagens de voertuigcolonne openden. Hier worden twee amfibie-jeeps gevolgd door vier Weasels, vier DUKW's, twee mobiele verbindingseenheden, een paar tankwagens voor vliegtuigbrandstof (aircraft refuellers), met aan het eind een mobiele ziekenboeg. In de verte naderen de voorste gedeelten van de RAF voertuigcolonne het plein.

FORMATIE EN MARSTEMPO

Gemechaniseerde colonne

De voertuigen zullen met tweeën naast elkaar rijden met een snelheid van 15 kilometer per uur, op een afstand van 20 meter tussen het voorste en het daaropvolgende voertuig. Het midden van de weg dient zoveel mogelijk te worden aangehouden. Vluchtheuvels worden links en rechts gepasseerd door de respectievelijke voertuigen.

Marscolonne

(i) De marscolonne zal bij aankomst op Parliament Square ongeveer 20 minuten halt houden.

(ii) Begeleidende officieren dienen erop toe te zien dat alle troepen bij het halt houden opsluiten tot de juiste tussenruimte met de volgende sectie.

(iii) Tijdens het halt houden mogen troepen de gelederen niet verlaten.

(iv) Alle troepen lopen langs de gehele route in de houding. Geweren dienen, al naar de gewoonte bij het regiment of het krijgsmachtdeel, over de schouder of horizontaal te worden gedragen. Geweren kunnen verplaatst worden indien nodig. Toegestaan wordt in de rust te marcheren na het passeren van Hyde Park Corner.

Burger overheidsdiensten zullen in de houding marcheren vanaf Parliament Square tot het Ministerie van Oorlog en vanaf de Admiralty Arch tot Buckingham Palace.

De Cenotaaf

Bij het bereiken van de Cenotaaf in Whitehall, zal de gemechaniseerde colonne de Cenotaaf aan beide zijden passeren. Voertuigcommandanten zullen dan, naar de toestand vereist, 'Hoofd Rechts' of 'Hoofd Links' commanderen.

Ook de marcherende colonne zal, zoals aangegeven bij vluchtheuvels, de Cenotaaf aan beide kanten passeren. Alsdan wordt het commando 'Inwards Salute' gegeven. Hier voor bestaat geen equivalent in de Nederlandse krijgsmacht; in een dergelijk geval worden de commando's 'Hoofd Links' of 'Hoofd Rechts' gegeven. De commando's zullen worden gegeven zoals bij het erepodium.

Tijdens de mars zullen, behalve bij de Cenotaaf en het erepodium, geen eerbewijzen worden gegeven.

Na dat op Parliament Square halt werd gehouden om op te sluiten, vervolgden de overwinnende bevelhebbers hun tocht over Whitehall. Het dichtst bij de camera is luchtmaarschalk Sir Sholto Douglas van de RAF. Aan de overkant rijdt luchtmaarschalk Lord Tedder, gevolgd door, eveneens luchtmaarschalk, Lord Dowding, beiden ook van de RAF.





De strijdkrachten toonden tijdens de parade allerlei soorten materieel en uitrusting. Tot de meer ongebruikelijke stukken behoorden dit markerings- en luchtvaartlicht-

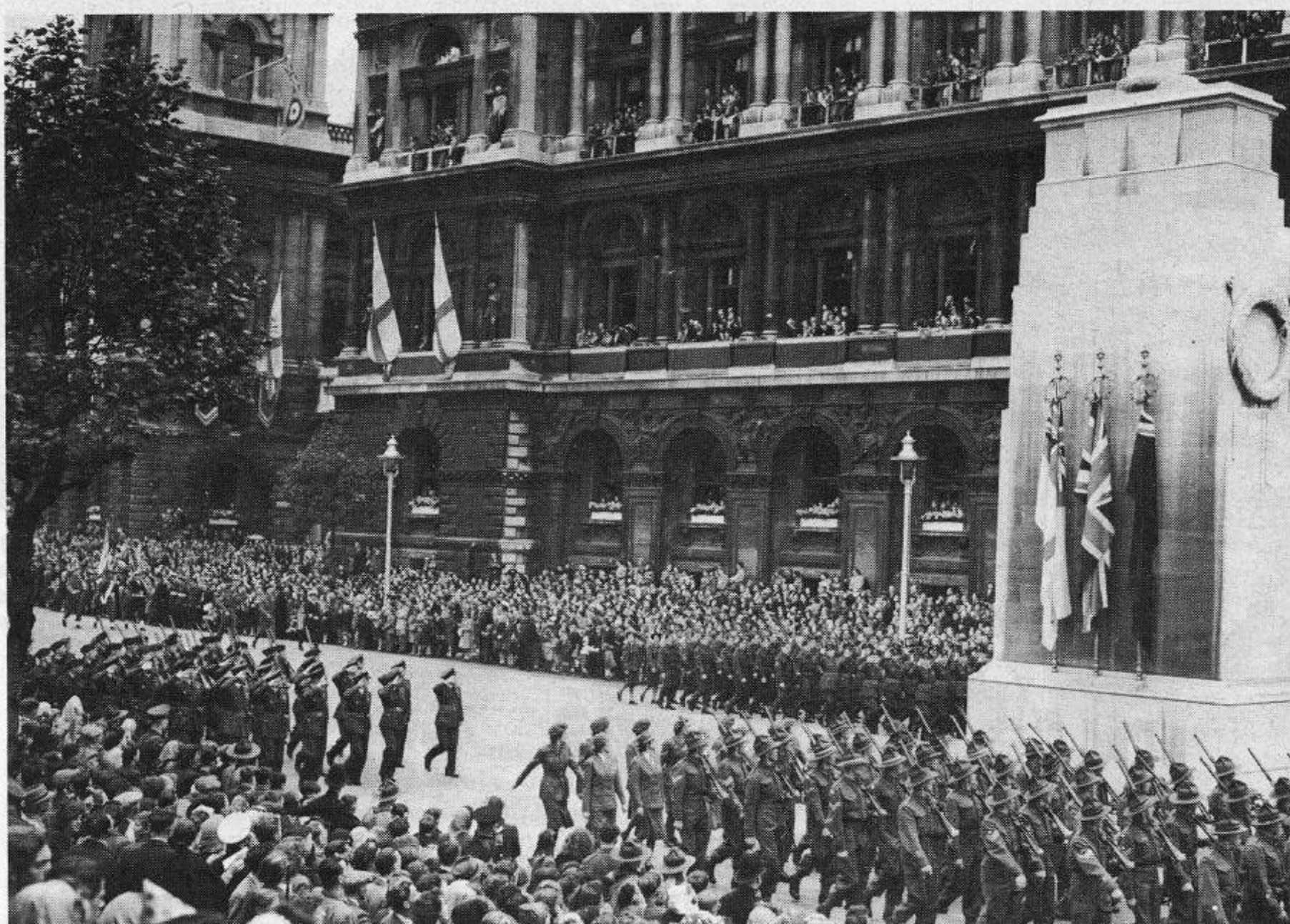
baken, dat op trailers werd vervoerd, die werden getrokken door twee RAF drietonnens. Op de achtergrond een mobiel zoeklicht.

gen en de paraderende soldaten voorbijtrokken, boden de gezamenlijke tamboers en pijpers van de Highland Division verstrooiing aan de hoge gasten en de menigte op de Mall. Tegenover de koninklijke loge stonden twee kapellen van de Brigade of Guards gereed om hun muziek ten gehore te brengen als de troepen voor de koning zouden defileren. Aan elke kant van het erepodium stond een soldaat van de Irish Guards met een compagniesvlag. Deze dienden als markeringspunten voor de naderende voertuigen en troepen. Even voordat de eerste vlag werd bereikt zou het commando 'Hoofd Links' worden gegeven, gevolgd door het commando 'Hoofd Front' als de staart van elk detachement het tweede markeringspunt was gepasseerd.

Om 11.17 uur werd het gebrom van de motoren der voertuigen hoorbaar toen zij, voorafgegaan door zestien politie-agenten op motorfietsen, de Mall naderden. Na de politiemannen kwamen de geallieerde bevelhebbers die de Verenigde Staten, Frankrijk, Brazilië, Tsjechoslowakije, Griekenland, Nepal en Nederland vertegenwoordigden! Daarachter volgden, ieder in een scout car, 41 zegevierende bevelhebbers, het 'circus', zoals Tedder het noemde. Onder hen waren zulke beroemdheden als Sommerville en Noble (Britse marine), Auchinleck en Slim (Britse leger), en van de RAF Tedder, Douglas en Dowding. Een van hen, veldmaarschalk Viscount Montgomery, reed niet in een scout car, maar voerde de stoet aan in een Daimler!

De Britse marine voerde het hoofd van de kolonne aan met amfibische voertuigen, Weasels, DUKW's, radiowagens, voertuigen voor het bijtanken van vliegtuigen en ziekenboegauto's. Na een tussenruimte van zo'n 60 meter volgde de kolonne van de RAF bestaande uit: twee lichte verkenningsvoertuigen, en een reeks auto's voor allerlei doeleinden zoals een tandartsenwagen, een voertuig om het eten warm te houden, twee bommenladers, een astradome caravan, en een tender voor het drogen van parachutes, totaal 64 voertuigen.

Hierna volgden de burgerdiensten: de brandweer (National Fire Service), de bescherming bevolking (Civil Defence), landbouw en verkeer en transport (waaronder vier autobussen). Onder de voertuigen die openbare nutsbedrijven en andere algemene dienstverlenende instellingen vertegenwoordigden, bevond zich een mobiel kustradiostation, en voorts ook nog twee mobiele cantines van het Leger des Heils. Opnieuw was er een tussenruimte, waarna aan het hoofd van de kolonne legervoertuigen, de tanks reden van de gemechaniseerde cavalerie (Royal Armoured Corps). Zij werden gevolgd door mobiel geschut, graafmachines, explosieven ontmantelingsvoertuigen, kabelwagens, halftracks, 1/4 tonners (weapon carriers), ziekenauto's, twee mobiele wasmachine-installaties en twee mobiele, door de lucht vervoerbare, schoenreparatie-werkplaatsen. In de legerkolonne reden ook mee de oorlogscorrespondenten, de First Aid Nursing Yeomanry, en de cantinedienst voor de krijgsmacht, de NAAFI (Navy, Army and Air Force Institutes).



De Cenotaaf, het graf van de onbekende soldaat in Londen, werd in 1919 ontworpen door Sir Edwin Lutyens en in 1920 op wapenstilstandsdag (11 november) onthuld door koning George V. De Cenotaaf is het nationaal symbool ter herinnering aan diegenen die in de Eerste Wereldoorlog het leven lieten. Binnen twintig jaar brak er opnieuw een krijg uit en de soldaten uit die oorlog betuigen hier hun respect. Dit is het legerdetachement uit Nieuw Zeeland dat wordt gevolgd door de Nieuw Zeelands luchtmacht, de Royal New Zealand Air Force.



Juni 1986. Na de herdenking van D-Day in 1984 (de landingen in Normandië, en VE-Day en VJ-day in 1985 (Victory in Europe respectievelijk Victory in Japan), ging de veertigste verjaardag van de overwinningssparade onopgemerkt voorbij.



De vluchtheuvels in Whitehall maakten het noodzakelijk dat de marcherende colonnes zich conform de orders splitsten in geleiden van zes. Dit is het Royal Armoured Corps bij het naderen van Trafalgar Square en het afzwenken naar de Mall.

Hierna volgde een pauze en, terwijl het geluid en de stank van het moderne gevechtsgeweer in de verte wegstierven, en de reuk- en gehoororganen van de toeschouwers zich enigszins konden herstellen, kwam het voor de meerderheid welkome en bekende geluid naderbij van een militaire kapel. Dit betekende de komst van de paraderende troepen. Toen het muziekkorps het erepodium was genaderd, nam een der kapellen van de Guards die tegenover het podium stonden opgesteld, het musiceren over, waarna het hoofd der kolonne voorbij marcheerde. Deze bestond uit hoge officieren der Geallieerden en een vaandelwacht, het geheel aangevoerd door de Verenigde Staten en in alfabetische volgorde gevolgd door de meerderheid der naties die tegen de As-mogendheden hadden gevochten en ze hadden verslagen. Opvallend afwezig waren de Sowjet-Unie, Polen en Joegoslavië. Hoewel elk van deze landen was uitgenodigd, sloegen alle de invitatie af.

Dit deel van de marcherende kolonne werd gevolgd door de Britse Dominions, India, Birma en de Koloniën in een reeks kleurrijke en schitterende uniformen. De Australiërs met hun gemakkelijk zittende jasjes, en met hun distinctieven op hun beroemde slappe hoeden waarvan de rand naar een kant was opgeslagen. De Royal Australian Air Force (RAAF) was gekleed in het donkerblauw met zwarte knopen. Sommige detachementen uit India droegen tulbanden, evenals de muzikanten van de Royal Garhwal Rifles in groot-tenuë. De kapel van de Gurkha's liep in jagergroene unifor-

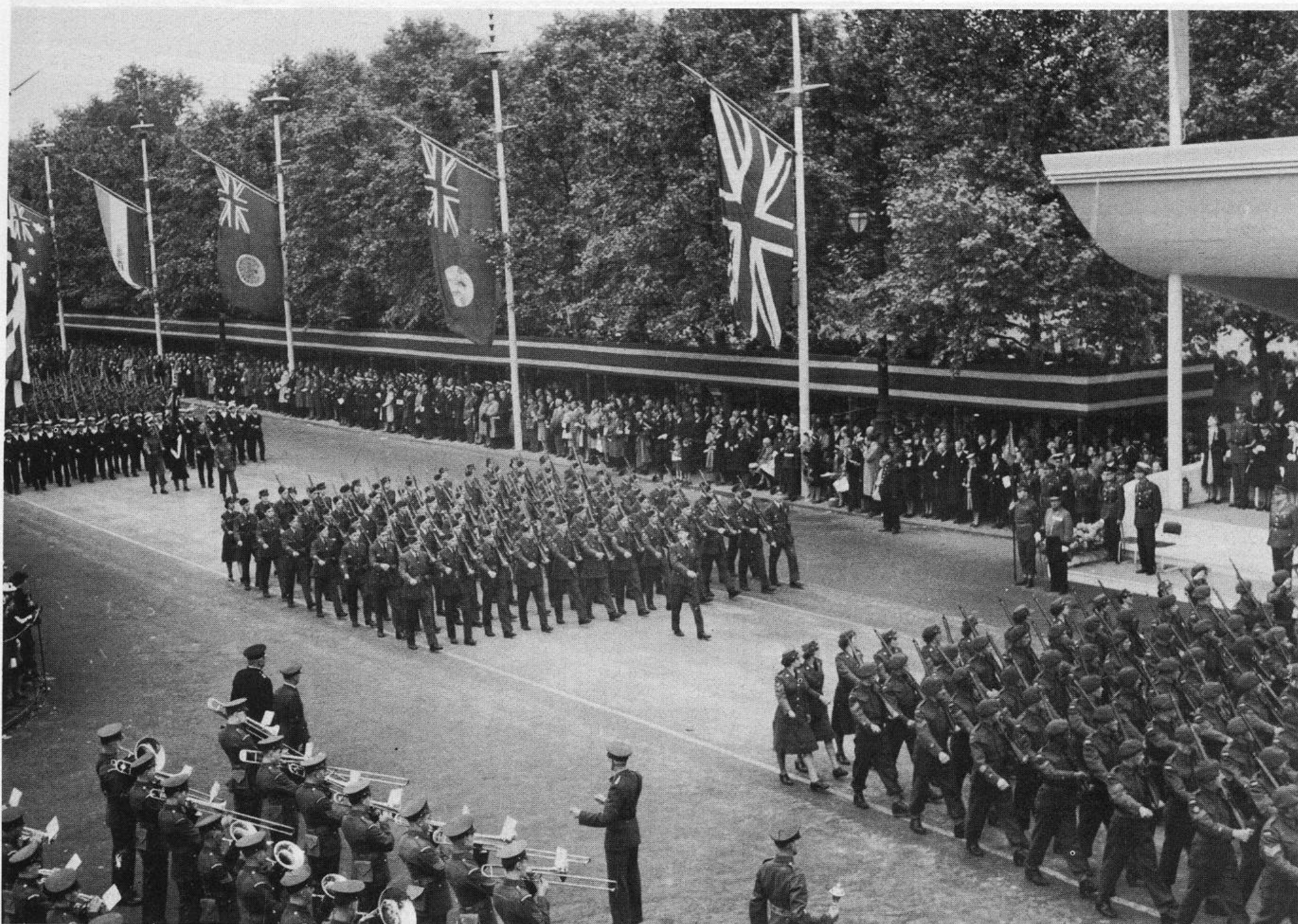
men en rode ronde hoofddeksels, de jagers zelf droegen khaki, en slappe hoeden met stijve rand. Een zelfde soort hoeden hadden verscheidene troepenonderdelen uit Afrika, terwijl het meest schilderachtig gekleed het grenswachtkorps uit Transjordanië was (Trans Jordan Frontier Force). De soldaten daarvan droegen lange rokachtige tunieken, kirtles genaamd, met schoudernestels, en verder rijbroeken, puttees, sporen en sabels. De Royal Navy en het Britse Korps Mariniers en zijn muziekkapel met haar traditionele witte helmen, werden luide toegejuicht, evenals Queen Alexandra's Royal Naval Nursing Service, het Volunteer Aid Detachment (VAD), en de zeer goed gedridde WRNS. De koopvaardij en de visserijvloot besloten het maritieme gedeelte van de marskolonne. Het civiele aandeel werd geopend door de kapellen van de Hoofdstedelijke Politie (Metropolitan Police) en van het Royal Military College, die werden gevolgd door de politie, de brandweer, verpleegsters en vrouwelijke vrijwilligers (Women's Voluntary Service).

Toen kwam het grootste contingent, dat van het Britse leger met regimentsstandaarden en guidons die voorafgingen aan het Royal Armoured Corps, gevolgd door de infanterie en haar vaandels die in vier groepen over het detachement waren verdeeld. Elk der vaandelstokken werd bekroond door een lauwerkrans. Het ene gelid in khaki na het andere defileerde voor de koning; op de schouders der uniformen de namen van de beroemdste regimenten uit de Britse geschiedenis: Life Guards, Royal Horse Guards, Dragoons, Hussars, Lancers, Yeomanry, Royal Artillery, Royal Engineers, Royal Signals, Foot Guards, The Buffs, Royal Fusiliers, Glosters, Sherwood Foresters, Artists Rifles, London Scottish, Parachute Regiment, Small Arms, School Corps en Commando's, en vele andere regimenten. De dienstvakken waren vertegenwoordigd door het Royal Army Service Corps, het Royal Army Medical Corps, het Royal Army Ordnance Corps, het Royal Army Pay Corps, het Royal Army Veterinary Corps, het Army Educational Corps, het Army Dental Corps, de Royal Electrical and Mechanical Engineers, het Corps of Military Police, het Pioneers Corps, het Intelligence Corps, het Army Physical Training Corps, het Army Catering Corps, de Welfare Service en het Royal Army Chaplain's Department. Voorts trokken nog voorbij de Home Guard, Queen Alexandra's Imperial Military Nursing Service, de Auxiliary Territorial Service en de First Aid Nursing Yeomanry, achter welke naam het belangrijke en gevaarlijke werk schuilging dat sommige leden van dit korps als agenten hadden uitgevoerd in vijandelijke gebied.

Aan het hoofd van het tweede contingent van de civiele diensten liepen de muziekkorpsen van de National Fire Service en van de RAF Aircraft Apprentices, de laatste voorafgegaan door een mascotte, de bok Lewis, die de rang had van sergeant-majoor vlieger (Flight Sergeant). Met



Afgezien van de tanks, was het moeilijkste te hanteren vehikel tijdens de parade deze tractor die een Queen Mary vliegtuigtrailer trok. Het geheel had een totale lengte van 18 meter en neemt hier een bocht om de Mall op te draaien. (Een tweede Queen Mary trailer vervoerde sloepen van het tyoe K en Q en een Mk2 vliegtuigreddingsvlot.)



Op de Mall stonden precies tegenover de koninklijke loge twee muziekkorpsen van Guards Brigade opgesteld die marsen bliezen als de troepem voor de koning defileerden. Tussen de muziekkapellen die in de colonne meellepen, bevond zich een tussenruimte van zo'n 75 meter. De korpsen hadden opdracht voortdurend te spe-

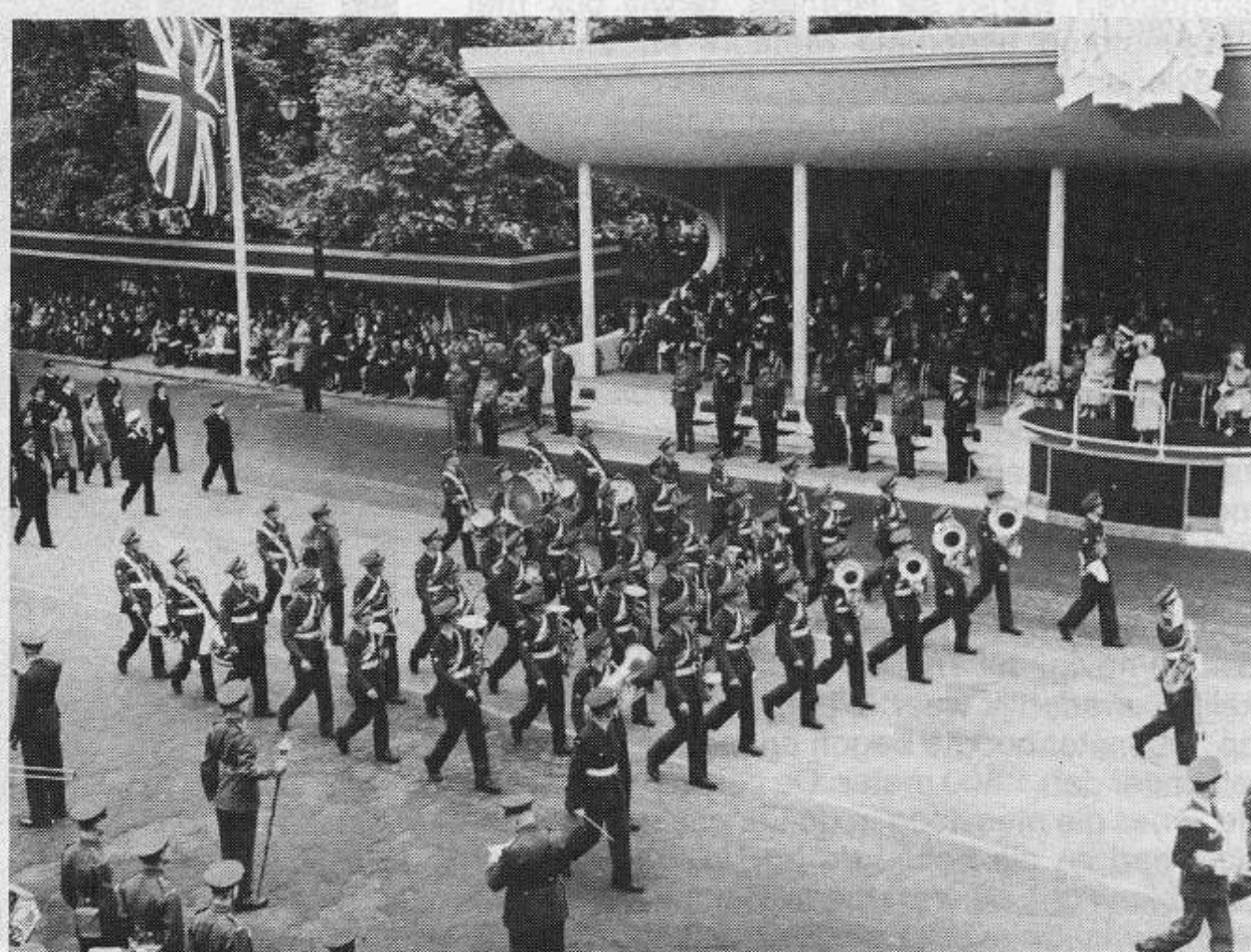
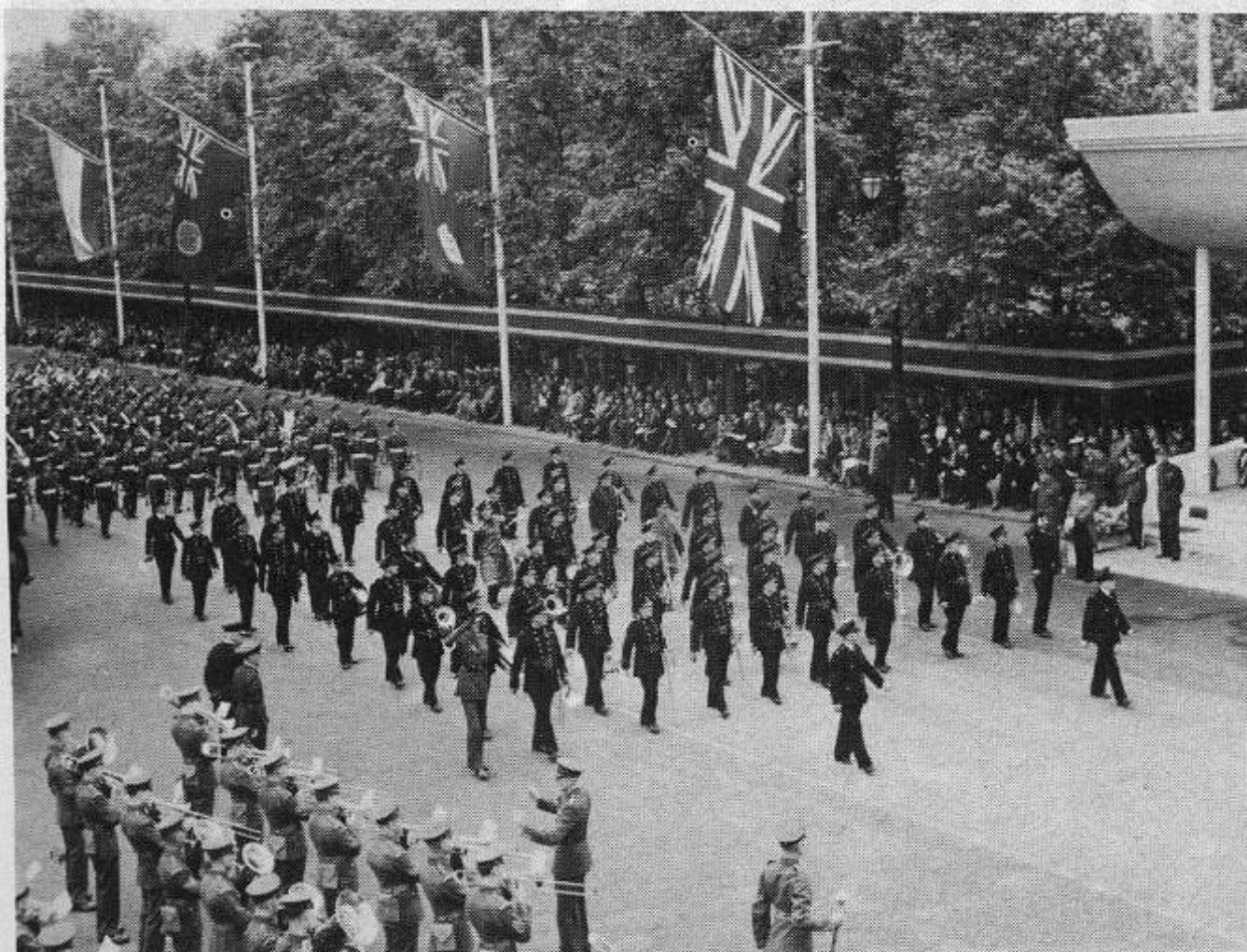
len, behalve tijdens het passeren van de Cenotaaf of binnen een afstand van 100 meter aan beide kanten van het erepodium. Op de foto defileren het Canadese legerdetachement, de Royal Canadian Air Force, en het Australische detachement voor de koning.

z'n vergulde horens en z'n aangemeten 'jasje', zag de opgepoetste Lewis, wiens naam de beginletters vormden van de woorden Londen, Engeland, Wales, Ierland en Schotland, er uit als het elegantste beest uit de dierenwereld.

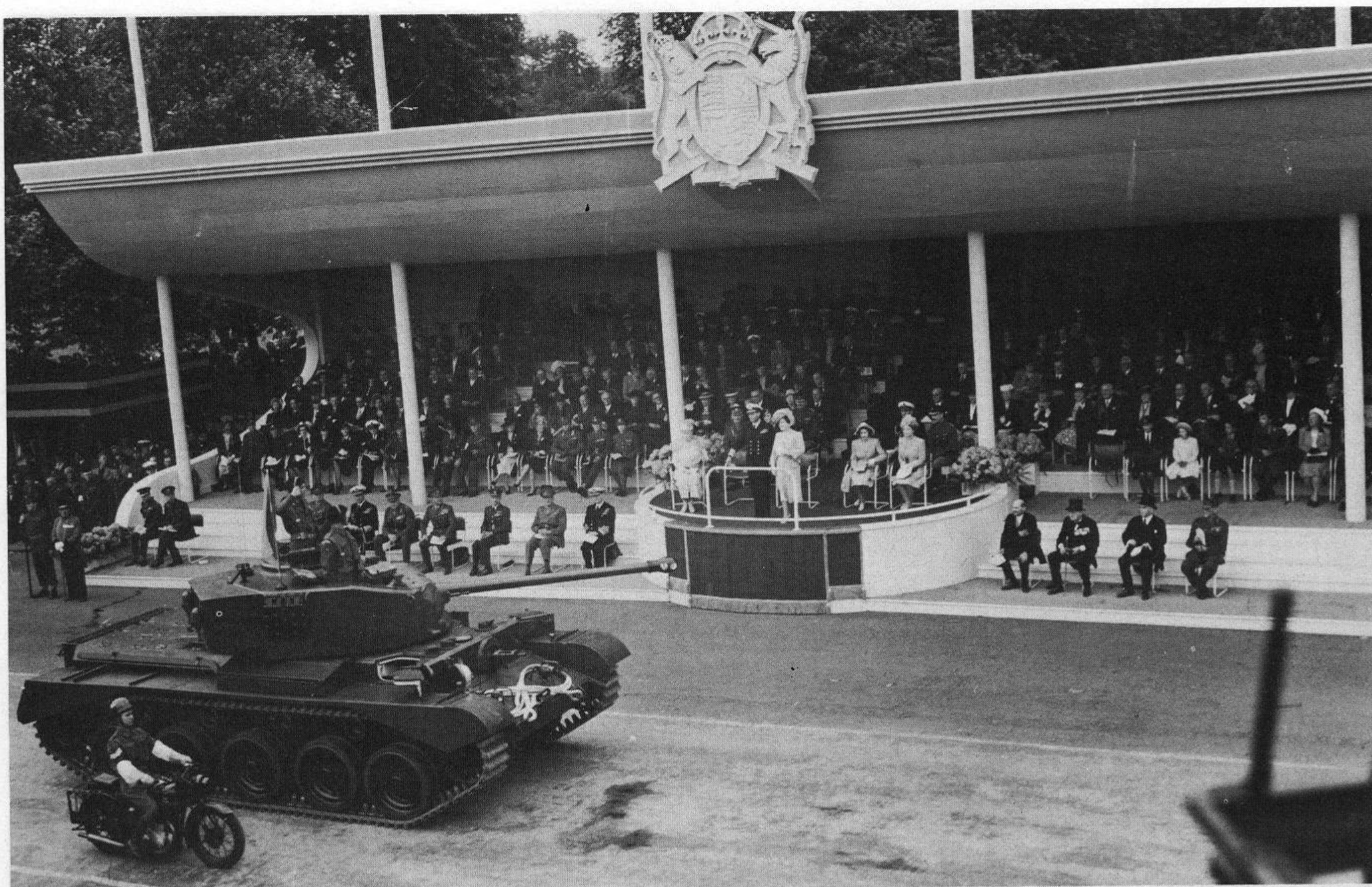
Het voorlaatste contingent werd gevormd door de luchtmachten der overwinnende mogendheden. Aan het hoofd ervan liep de kapel van de Royal Air Force in splinternieuw groot-tenuue, gevolgd door de geallieerde luchtmachten. Elk detachement bestond uit een officier en 24 militairen van elke luchtmacht. Er zouden negen van zulke detachementen moeten zijn geweest, maar Polen en Joegoslavië hadden verstek laten gaan. De Amerikaanse luchtmacht liep voorop, daarna kwamen Frankrijk, België, Tsjecho-Slowakije,

Griekenland, Nederland en Noorwegen. Onder luid geluich volgde daarna de RAF - Bomber, Fighter en Coastal Command, de Britse luchtmacht uit de bezette gebieden, voorts Air Command, South-East Asia Command, het Middellandse Zee gebied en het Midden Oosten. De bij elkaar gevoegde muziekkapellen van Cranwell, het RAF-Regiment en No.1 Regional liepen voor het Transport Command en het Technical Training and Maintenance Command uit. De lichte uit Irak kreeg vele complimenten te horen. Deze luchtmacht militairen met hun wit gepluimde slappe hoeden en vlekkeloze uniformen behoorden tot de meest geprezen deelnemers aan de parade. Hierna volgden het slechts vier jaar tevoren opgerichte RAF-Regiment, dat echter z'n waarde

bij gevechten reeds had bewezen, het Royal Observer Corps waarvan de mannen en vrouwen hun aandeel hadden geleverd in de verdediging van het Verenigd Koninkrijk, Princess Mary's Royal Air Force Nursing Service, het Voluntary Aid Detachment en daarna, voorafgegaan door de eigen muziekkapel, het hoofd geheven en de armen flink zwaaiend, kwam de trots marcherende WAAF, de Women's Auxiliary Air Force, zich er wel van bewust dat zij een belangrijk karwei zeer goed had uitgevoerd en dat zij een permanent onderdeel van de RAF zou gaan vormen. De WAAF werd op haar hielen gevolgd door vertegenwoordigers van het Civilian Air Transport, waarna de kolonne werd gesloten door het allerlaatste detachement, dat van de NAAFI, het veel



De muziekkapel van de Nationale Brandweer en het RAF Leerlingenmuziekkorps liepen in het tweede civiele contingent voor de businspecteurs en conducteurs uit.



Bij de koning en koningin bevinden zich koningin Mary en de prinsessen Elizabeth en Margaret. Links van de koninklijke loge zitten, v.l.n.r.: generaal Sir Hastings 'Pug' Ismay, Lord Louis Mountbatten, veldmaarschalk Lord Wilson, veldmaarschalk Lord

Alexander, luchtmaarschalk Lord Portal, veldmaarschalk Lord Alanbrooke en admiraal Lord Cunningham. In de donkere achtergrond zitten op het erepodium twee toekomstige premiers van Groot-Brittannië: Harold Macmillan en Harold Wilson.

misprezen, maar onmisbare bevoorradingsinstuut van de strijdkrachten.

Toen het RAF contingent om 12.58 aan het erepodium voorbij trok, vloog er een eenzame Hurricane over als symbool van de honderden die hadden gevochten tijdens de Slag om Engeland. Met een anonieme vlieger die de Slag om Engeland had meegemaakt aan de stuurknuppel, opende dit vliegtuig het luchtdefilé (de Victory Fly Past) van 306 toestellen verdeeld over 35 squadrons. Zij vlogen in rangorde der Commando's, zodat eerst een squadron overkwam van Bomber Command, daarna twintig van Fighter Command, drie van Coastal Command, een squadron van Transport Command, zes van de British Air Forces of Occupation, en vier van de marine luchtvaartdienst (Fleet Air Arm) van de Royal Navy. De vliegtuigen waren voornamelijk typen uit de oorlog: Spitfires, Halifaxes, Lancasters, Mosquito's, Beaufighters, Sunderlands en Tempests. De Firebrands, Fireflies en Sea Mosquito's behoorden tot de Fleet Air Arm. Nieuwe toestellen met zuigermotoren waren de Hornets, terwijl ook met straalmotoren uitgeruste Meteors en Vampires meevlogen. Wat ontbrak waren de trainingstoestellen. Of het al of niet mogelijk was geweest enkele Tiger Moths, Harvards of Oxfords te laten meevliegen, het ontbreken van deze toestellen leidde in ieder geval tot een ingezonden brief in het blad *Flight* van 27 juni, waarin werd betreurd dat Flying Training Command niet had meegedaan met het luchtdefilé.

De squadrons, afkomstig van diverse bases, hadden zich verzameld boven Fairlop in Essex om vandaar, vliegend op verschillende hoogten en met verschillende snelheden, richting Londen te gaan. Enkele squadrons hadden reeds last van slecht weer gekregen, en bij het naderen van de hoofdstad verslechterden de weersomstandigheden zo hevig, dat *The Aeroplane* sprak van 'werkelijk verraderlijk weer' bij een wolkendek dat al op 300 meter hoogte begon en met een zicht van iets meer dan 1.600 meter. De correspondent van de *Times* die meevloog in de Lancaster die de leiding had en die behoorde tot No. 35 Squadron (dat binnenkort de Verenigde Staten zou bezoeken), berichtte over een bijna onafgebroken wolkendek zodat het zicht tot 800 meter was gereduceerd toen het vliegtuig over Londen vloog. Op

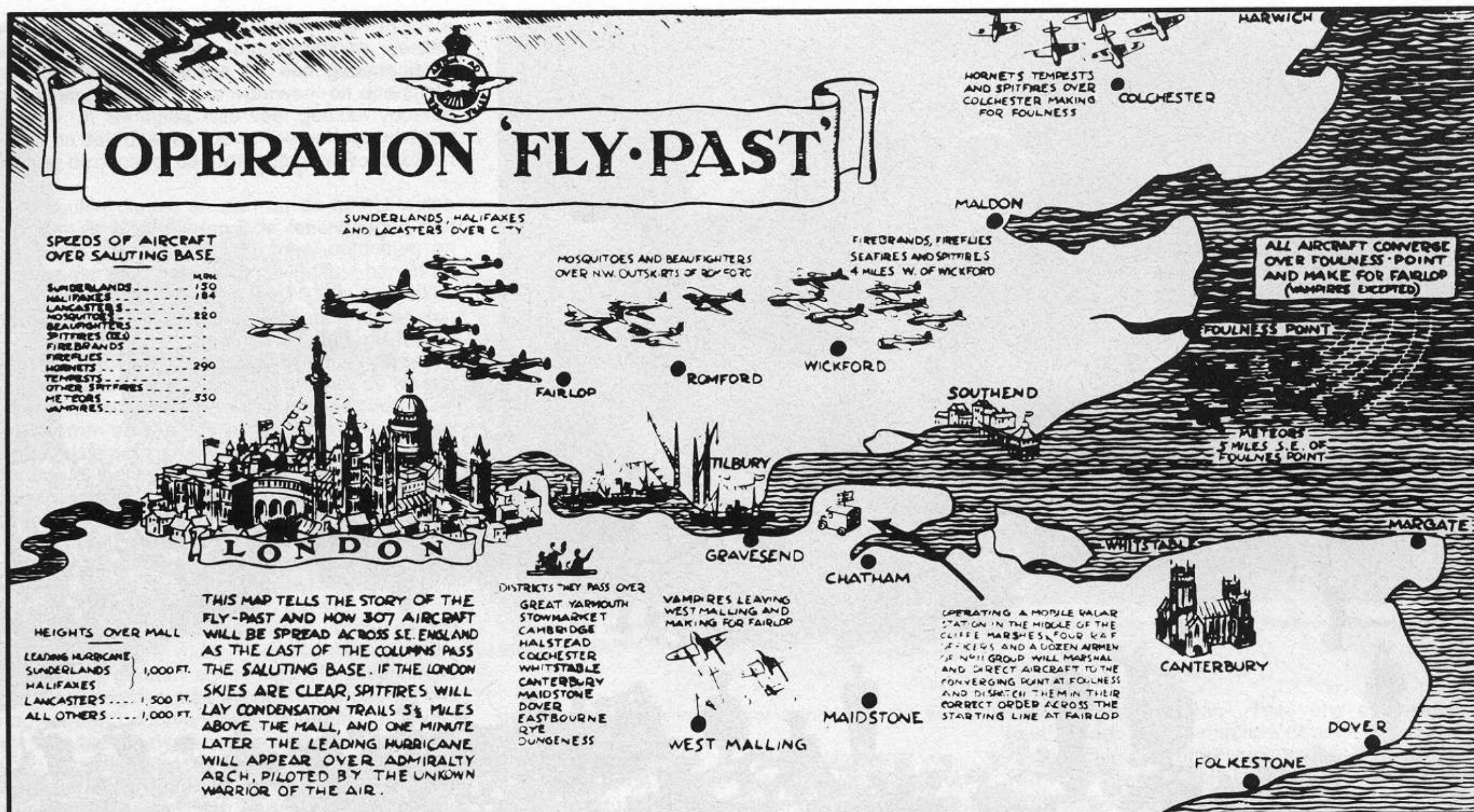
dat ogenblik viel de regen in bakken naar beneden zodat vele toeschouwers een goed heenkomen zochten. De strenge bepalingen inzake het formatievliegen werden door het slechte weer en het slechte zicht nog eens verscherpt voor de 650 bemanningsleden, van wie zo goed als niemand genoeg scheppte in iets wat een feestelijke en onvergetelijke gebeurtenis had moeten worden. In de Lancasters vlogen vier leden van de WAAF als passagiers mee: 1e luitenant (Flight Officer) Mary Smith, persoonlijk toegevoegd aan de bevelhebber van Bomber Command; sergeant Edna Coate, een uitkijk op RAF Graveley in Huntingdonshire waar No. 35 Squadron z'n basis had; korporaal Betty Jones en luchtmacht-soldaat 1e klas Jean Forbes, beiden administratieve assistenten bij de staf van No. 11 Group waar zij de instructies voor het luchtdefilé hadden getypt.

De formatie vloog over Buckingham Palace, zette de vlucht voort in westelijke richting en steeg tot 900 meter totdat Richmond Bridge in Surrey werd bereikt. Op dat punt aangekomen keerde de Hurricane terug naar zijn basis, terwijl de Sunderlands, Lancasters, Mosquito's, Beaufighters en Meteors naar stuurboord zwenkten om rond het noorden van Londen te vliegen. Met uitzondering van de Vampires keerden alle andere vliegtuigen over Zuid-Londen terug; de Vampires gingen rechtstreeks naar Chibolton in Hampshire. Na hun ronde te hebben gevlogen keerden alle toestellen terug naar hun bases.

De luchtvaartcorrespondent van de *Times* betreunde het dat aan het defilé niet was deelgenomen door Blenheims, Battles en Defiants - wat betreft de laatste twee zal dat overigens de overlevende bemanningen van deze types weinig



Het enige dier dat meeliep in de parade (afgezien van de paarden) was Lewis de bok!



hebben berouwd! De Wellingtons echter - de door de RAF zo geliefde 'Wimpey's' - en oude en vertrouwde kisten als de Swordfish tweedekkers van de vloot, zullen hoogstwaarschijnlijk wel zijn gemist. Zonder twiifel hadden zij volgens velen een plaats moeten hebben in deze grote luchtformatie.

Met het spelen van het Britse Volkslied door de twee muziekkorpsen van de Guards, was het officiële gedeelte afgelopen. De koninklijke familie, de politieke leiders en de bevelhebbers der krijgsmacht, alsmede de andere hoogwaardigheidsbekleders verlieten het erepodium. De menigte haaste zich op weg naar de ondergrondse en de bushaltes. Inmiddels was het gaan stortregenen en van plannen om in de parken te gaan picknicken kwam uiteraard niets terecht. Dit verhinderde overigens niet dat in het noordoostelijke deel van Green Park een aantal nat geregende, maar enthousiaste mensen de Luchtvaarttentoonstelling bezochten. De openluchtmanifestaties in de belangrijkste Londense parken die 's middags zouden plaatshebben, omvatten concerten door muziekkorpsen en orkesten, samenzang, dansen voor kinderen, poppenkastvoorstellingen, Schotse doedelzakmuziek en Schotse dansen, en muziek gespeeld door militaire dansorkesten voor dansen in de openlucht. In het openluchttheater in Regent's Park zouden de Robert Atkins Bankside Players Shakespeare's *As You Like It* opvoeren (Toegang vrij - Stoele 6d (f.0,30)). Helaas moesten wegens de regen de meeste van deze manifestaties worden afgelast; zeer teleurstellend voor die kinderen die naar deze dag hadden uitgezien. Ondanks de regen gaf het muziekkorps van het Leger des Heils een uitvoering in Hyde Park, terwijl vele andere voorgenomen manifestaties de volgende week plaatsvonden.

In de vooravond was het opgehouden met regenen en duizenden mensen kwamen weer op de been om het laatste deel van de evenementen van die dag mee te maken. Dat betrof het waterfestijn op de rivier de Thames, waarvoor het deel tussen Westminster Bridge en Lambeth Bridges was uitgekozen. Gehoopt werd dat zo'n 400.000 mensen het spektakel zouden kunnen zien.

Om 21.22 begaf de koninklijke familie zich per sloep van de Cadogan Pier in Chelsea naar een speciaal voor de gelegenheid gebouwde landingssteiger bij de parlamentsgebouwen. De koninklijke sloep, vergezeld van andere vaartuigen en geëscorteerd door politie- en brandweer te water, arriveerde daar om 22.00, waarbij een fanfare van trompetten weerklonk en met 41 vuurpijlen een eresaluut werd gegeven. Van daar ging het koninklijk gezelschap naar de flat van de voorzitter van het Hogerhuis in Westminster Palace, vanwaar de koninklijke gasten het waterfestijn

konden volgen. Het terras aan de rivier van de parlamentsgebouwen was gereserveerd voor 1.000 officiële gasten.

Om 22.20 begon het schouwspel op het water met twintig vaartuigen die elk drie franse lilies de lucht in spoten, terwijl acht brandweerboten tegelijkertijd het geheel omlijstten met krachtig spuitende gekleurde waterstralen. Met tussenpozen werd de scène verlicht door landingsbaanschijnwerpers van de RAF. Om 22.30 begon het vuurwerk met een spervuur van 200 gekleurde vuurpijlen, gevolgd door 30 knallers van 5 1/2 inch, nog eens 100 vuurpijlen, 200 Romeinse Kaarsen, een schouwspel van 'drijvende gouden lilies' en 30 'mijnen'. Dit, met toevoegingen, werd herhaald tot 22.45, waarna er een gecombineerde voorstelling begon van vuurwerk en waterfestijn. De brandweerboten van de nationale brandweer 'legden een deken van schuim op de rivier die

zou worden geillumineerd, terwijl rook en vlammen op de schuimdeken zouden worden neergelaten, die dan vervolgens met het tij stroomafwaarts zou drijven. Tezelfdertijd was er een schouwspel van drijvende gouden fonteinen, drijvende batterijen van gekleurde Romeinse Kaarsen en drijvende ruitvormige fonteinen.

Om 22.55 vloog er een toestel over van de RAF dat door de zoeklichten werd 'gevangen', terwijl twintig andere schijnwerpers met gekleurde lichtstralen over het schouwspel schenen. Daarna volgde nog meer vuurwerk, beginnende met de portretten van de koning en de koningin en prinses Elizabeth. Om 23.15 vlogen twee andere vliegtuigen in de zoeklichten; in een ervan, een Lancaster zat Richard Dimpleby die voor de BBC Home Service commentaar gaf op de gebeurtenissen die zich beneden hem afspeelden. Intussen begon een klein waterfestijn, tesamen met



Het weer - lage bewolking en zware regens - bedierf de luchtparade. De vliegtuigen zouden ten noorden van de Mall op 400 meter parallel aan de eretribune voorbijvliegen, zodat zij vanaf die plaats gemakkelijk konden worden gevolgd. De RAF had op het dak van de Citadel, aan het oostelijke einde van de Mall een radarbaken en een controlepunt geïnstalleerd. Dit werkte echter niet naar behoren en kon niet worden gebruikt. Hier vlogen de Lancasters van No. 35 Squadron.



een voorstelling van 'Juwelen Stralen'. Dit duurde tien minuten en werd besloten met het ontsenken van 30 vuurwerkgranaten van 5½ inch, twintig van 8 inch, 30 mijnen, 150 Romeinse Kaarsen en een slotsalvo van 50 magnesiumgranaten van 4½ inch. Om 23.44 vloog het vliegtuig met de BBC commentator nog eens over om goede nacht te wensen; een minuut later werd het God Save the King gespeeld en kwam er een eind aan het schouwspel. Toen hij met z'n Lancaster op de terugweg naar de vliegbasis was, gaf Dimbleby een samenvatting van de gebeurtenissen op die dag, alvorens de microfoon over te geven aan John Snagge voor de epiloog.

De koninklijke familie en de overige hoogwaardigheidsbekleders vertrokken en de menigte verspreidde zich schoorvoetend naar de bushaltes en de ondergrondse (bij sommige metrostations vormden zich bij de ingang rijen van 500 meter lengte). Victory Day was voorbij, hoewel niet weinigen er de nacht aan vast plakten en het feest lieten voortduren. De vaartuigen die bij de voorstellingen op het water waren gebruikt zouden op zich een attractie kunnen zijn en aangezien zij niet afgemeerd konden blijven in Westminster Reach, werden zij verplaatst naar andere locaties. Aldus waren zij de hele week nog te zien bij Hampton Court, Richmond en de Tower.

Op de Thames lagen ook enkele schepen van de Britse vloot: de kruisers *Diaden* en *Bellona* in Greenwich, de torpedojagers *Myngs*, *Zambesi*, *Zest* en *Zealous* in Woolwich, de *Stork*, een klein oorlogsschip, in Deptford, waar ook het korvet *Bamborough Castle* lag afgemeerd. (Achtien maanden tevoren had het laatstgenoemde schip, op 9 december 1944, tijdens een convooyopdracht de Duitse U-Boot U-387 tot zinken gebracht. In de Londense haven lagen in Shadwell New Basin twee onderzeeboten, de HMS *Token* en de *Thermopylae*. Vier mijnenvegers waren afgemeerd in de Upper Pool. Alle schepen waren versierd op de wijze zoals bij de vloot gebruikelijk was en, met uitzondering van enkele motortorpedoboten, waren zij voor het publiek te bezichtigen. Dat gold ook voor twee Sunderland vliegboten die op de rivier lagen.

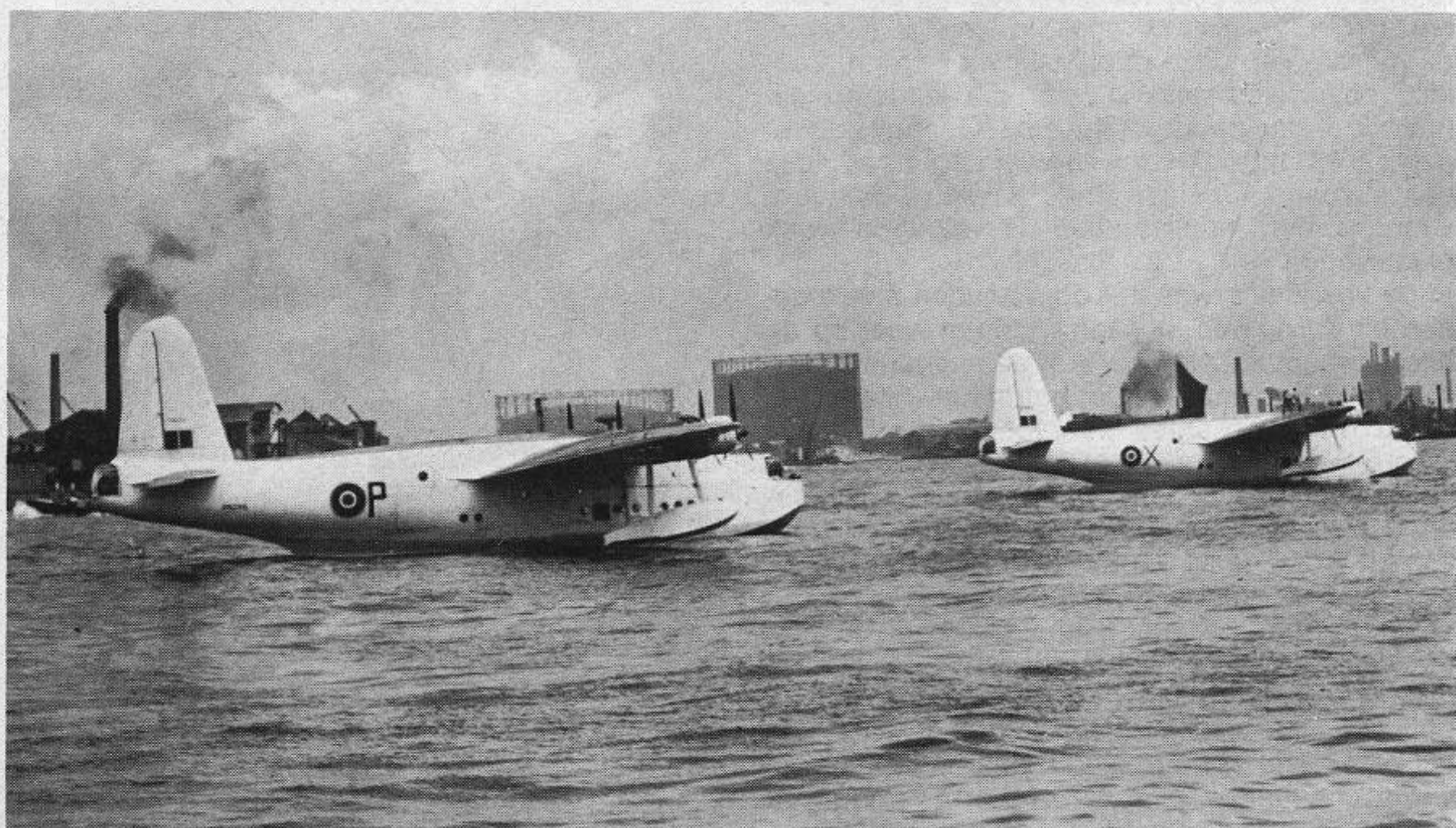
Victory Day was in het hele land op allerlei wijzen gevierd. In Schotland, waar het mooi weer was, had men in steden en dorpen vlaggen en vaandels uitgestoken. In Glasgow en in Dundee werden militaire parades gehouden, terwijl er 's avonds vreugdevuren en vuurwerk te zien waren.

Gepland was dat de vier voornaamste Geallieerden van Groot-Brittannië: de Verenigde Staten, de Sowjet-Unie, China en Frankrijk elk even grote detachementen zouden leveren, en in de hierboven genoemde volgorde aan de parade zouden deelnemen. Uiteindelijk nam de Sowjet-Unie (evenals Polen en Joegoslavië) de uitnodiging niet aan, waardoor de Amerikanen, die hier, voor Buckingham Palace de Mall verlaten, onmiddellijk werden gevolgd door de Chinezen. (Associated Press)

Aan de parade in Glasgow namen vertegenwoordigers deel van alle Schotse regimenten, samen met militairen van het Britse bezettingsleger in Duitsland (British Army of the Rhine), de Royal Navy, de Royal Air Force en burgerlijke openbare diensten. De parade bracht naar schatting een half miljoen mensen op de been. In het stadion Hampden Park vond de finale plaats voor de Charity Cup tussen Glasgow Rangers en Third Lanark. Een regatta op de Clyde, dansen in de openlucht, fanfares en concertvoorstellingen in de parken, droegen alle bij tot de festiviteiten in deze Schotse stad. In Greenock waren HMS *Theusus*, een licht vliegdekschip en de torpedojager *Fernie* opengesteld voor het publiek. Een door schijnwerpers beschenen, reusachtig Lotharings

kruis, herinnerde aan de nauwe contacten die Glasgow had met de Vrije Franse Marine. Voor anker lag verder 's werelds grootste passagierschip, de *Queen Elizabeth*, dat nog niet zo lang geleden als troepenschip duizenden Amerikaanse militairen had vervoerd, doch thans weer geheel gerenoveerd was en door felle schijnwerpers werd beschenen.

In Edinburgh en Dumfries herleefde het oude gebruik dat *Riding the Marshes* wordt genoemd. Zeventig ruiters te paard maakten daarbij in Edinburgh een rit langs de grenzen van de stad. Ook in Wales werd Victory Day feestelijk gevierd, hoewel het 's middags begon te regenen, een bui die pas na vier uur ophield. In Cardiff vond een defilé plaats voor de Lord Mayor, de Lord Lieutenant

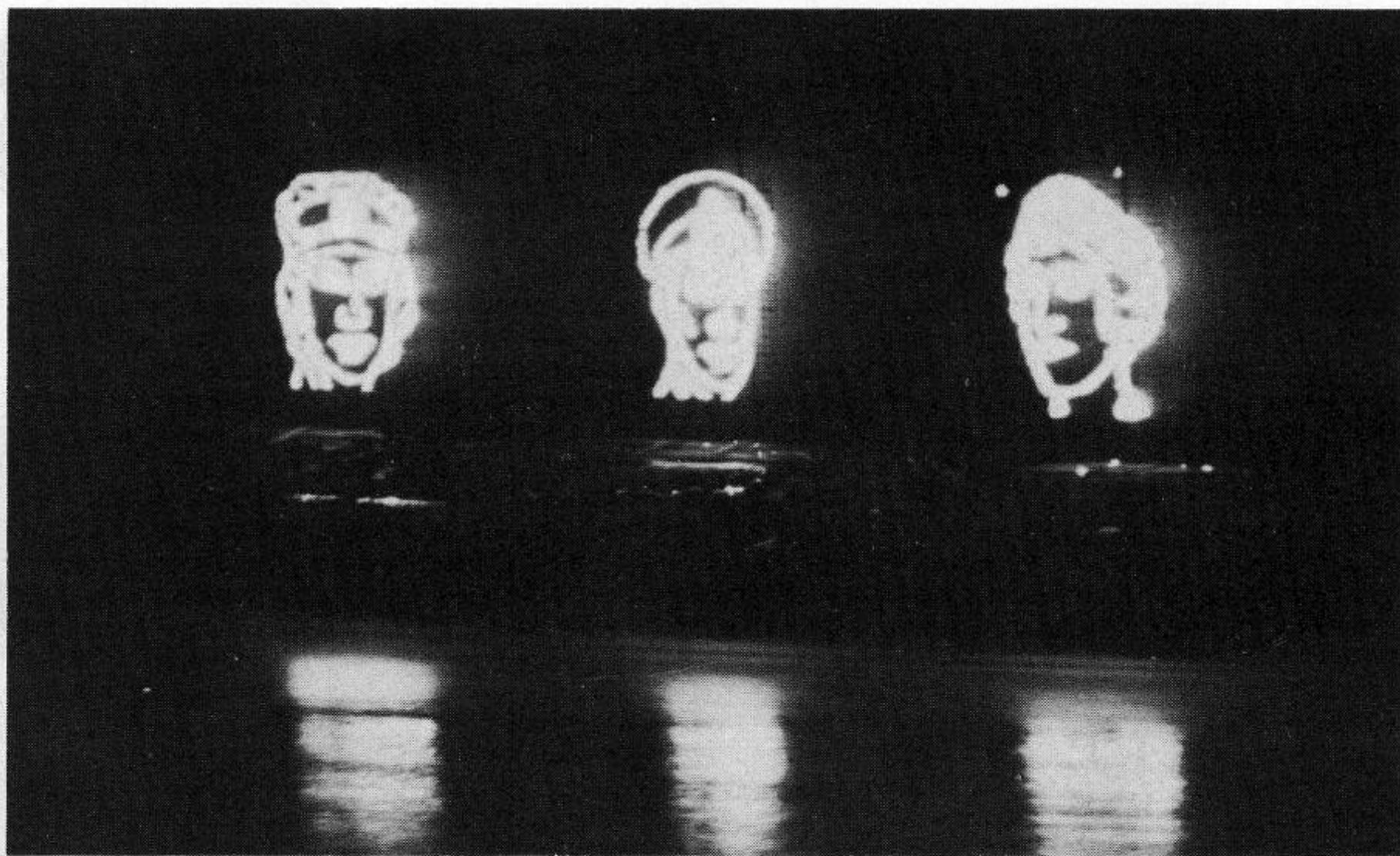


Sunderlands op de Theems droegen bij tot de algemene attracties op Victory-Day. De RN299 en de VB882 waren juist teruggekeerd uit het Verre Oosten met No. 230 Squadron. Zij hadden als basis toegewezen gekregen Pembroke Dock in Zuid-Wales.

van Glamorgan, en voor burgerlijke en militaire autoriteiten. In Newport, Monmouthshire, werden een overwinningssparade en een gebedsdienst gehouden, gevolgd door vuurwerk en openlucht dansen. In Swansea was veel gedaan voor de jeugd en ook daar konden twee oorlogsschepen worden bezichtigd, de torpedojagers *Roebuck* en *Wizard*.

Regenbuien die nu en dan uit de hemel vielen mochten in Noord-Ierland de feestvreugde niet verstoren. Daar werden parades, optochten en sportwedstrijden gehouden. In Belfast begon de feestvreugde op vrijdag waar 40.000 schoolkinderen deelnamen aan sportevenementen en aan een gekostumeerde optocht, en de Lord Mayor van die stad kroonde op het stadhuis Belfast's Victory Queen. In een ander deel van de Noord-Ierse hoofdstad werd een optocht gehouden van ezelskarren en van voertuigen van winkeliers en ambachtslieden. Ook daar vond een gekostumeerde optocht plaats voor kinderen. Voor de inwoners van Belfast waren er voorts zangkoren, concerten en dressuurwedstrijden van herdershonden. In Londonderry werd er een overwinningssbal gehouden in de Guildhall en in Lisburn hielden de krijgsmachtleden, het British Legion en jongerenverenigingen een parade.

De meeste steden in de provincie vierden de dag op deze of gene wijze, hoewel in Birmingham weinig was gedaan en er eigenlijk alleen maar wat kinderfeesten plaatsvonden, die daarna ook nog werden bedorven door de regen. In Coventry, een van de zwaarst gebombardeerde steden van Engeland, was het enige evenement de plaatsing onder een steen van een kistje met documenten, welke gebeurtenis het begin inluidde van de herbouw van het centrum van de stad. Helaas gebeurden er op Victory Day ook enkele ongelukken. Miss Megan Bonner (53) uit Zuid-Wales werd in het gezicht getroffen door een vuurpijl en overleed later in het Charing Cross Hospital, en Mrs Margaret Waddell (22) uit North Kensington was bij het dansen op een perron van het Westbourne Park Station van de ondergrondse, voor een trein gevallen en op slag gedood. De politie had een goede dag - slechts tien mensen in West End in Londen moesten worden



Tijdens het waterfeestijn werden de portretten van de koning, de koningin en prinses Elizabeth door vuurwerk geillumineerd.

gearresteerd; een veel lager aantal dan op een normale zaterdag.

De kinderevenementen die waren uitgesteld vonden plaats in de pinksterweek. In Wembley Pool vonden gedurende vier dagen, twee maal daags circusvoorstellingen plaats voor in totaal 64.000 kinderen, terwijl in het stadion van die naam in dezelfde periode 80.000 kinderen werden beziggehouden met paardrijden, speedway-races gecombineerd met speciale acrobatiek.

De feestverlichting bleef de hele week aan, maar voor het Verenigd Koninkrijk was het zaak zich opnieuw te bezinnen op de vele problemen waarmee het te kampen had. Schaarste, distributie, huizentekort en alle andere moeilijkheden die opdoemden voor 'het nieuwe na-oorlogse Engeland

voor de gewone man'. Toen nog ongeweten, maar binnen enkele maanden zou de hele bevolking worden geconfronteerd met de ijzige winter van 46/47 toen het hele land in arctische omstandigheden kwam te verkeren. De overwinning, aldus de woorden van Cicely Courtage, was bevochten door 'de onbelangrijke mensen'. Ondanks alles wat zij hadden moeten doorstaan en ondanks de sombere en onzekere toekomst, worden hun gevoelens het beste samengevat door een populair lied uit de oorlog dat door de Guards werd gespeeld toen het laatste detachement op Victory Day voor de koning defileerde, en dat nog steeds tijdens Remembrance Day wordt gespeeld bij het Graf van de Onbekende Soldaat - *There'll Always Be An England*.





GEORGE MERGENTHALER

De tekst van de Engelse uitgave van dit blad wordt sinds enige tijd digitaal opgeslagen op een magnetische schijf en gezet met behulp van een laserstraal, een grote verandering vergeleken met het netwerk door middel van een filmmatrix. De nieuwe apparatuur is geleverd door Linotype, een ook in Nederland zeer bekend bedrijf. De linotypemachine werd in 1885 in Duitsland uitgevonden door Ottmar Mergenthaler. Het nieuwe was dat de machine een regel tegelijk kon zetten, dit in tegenstelling tot het monotypesysteem dat met losse letters per regel werkt. De fabriek die de machines produceert en door Mergenthaler werd opgericht, vierde enkele jaren geleden het feit dat het honderd jaar geleden was dat in juni 1886 bij de toenmalige *New York Tribune* de eerste Linotype machine werd geïnstalleerd.

Bij het in gebruik nemen van de hedendaagse Linotype apparatuur voor de Engelstalige editie van *Toen en Nu*, besloot de redactie een artikel te wijden aan het sneuvelen in Luxemburg van Ottmar's kleinzoon tijdens de slag om de Ardennen in december 1944. George Mergenthaler sneuvelde, terwijl hij in z'n eentje strijd leverde tegen de vijand op een heuvel bij Eschweiler. Zou het niet zijn moedig gedrag zijn geweest, dan zou zijn dood niet meer zijn geweest dan een grimmig statistisch gegeven over de Battle of the Bulge. In 1985 bracht de redacteur een bezoek aan Eschweiler om nadere gegevens op het spoor te komen en pater Antoine Bodson te vinden die in het verhaal een rol speelt.

George werd geboren in New York op 5 augustus 1920 als zoon van Herman en Alice Mergenthaler. Zijn eerste schooljaren bracht hij door op de Rye Country Day School in Rye in de Staat New York, waarna hij in New Milford in Connecticut gedurende vier jaar de Canterbury School bezocht. In de herfst van 1939 liet hij zich inschrijven aan de Princeton University, waar hij Geschiedenis en Engels studeerde. Hoewel hij werd ingelijfd voor militaire dienst, voltooide hij in januari 1943 zijn studie in het kader van een versneld programma.

Na het behalen van zijn titel ging hij naar Camp

Hood in Texas waar hij een training ontving op tankjagers, om vervolgens te worden geplaatst bij de 28e Cavalerie Verkenningsgroep (28th Cavalry Reconnaissance Troop) die behoorde tot de 28e Divisie (28th 'Keystone' Division). In oktober 1943 vertrok deze divisie naar Engeland waar George de periode voorafgaand aan D-Day doorbracht in St. Clears, een klein dorpje ten westen

een klein dorp vijf kilometer ten noorden van Wiltz. In een brief van 10 april 1945 aan de ouders van George, maakt pastoor Bodson gewag van zijn vriendschappelijke relatie met de jonge Amerikaan.

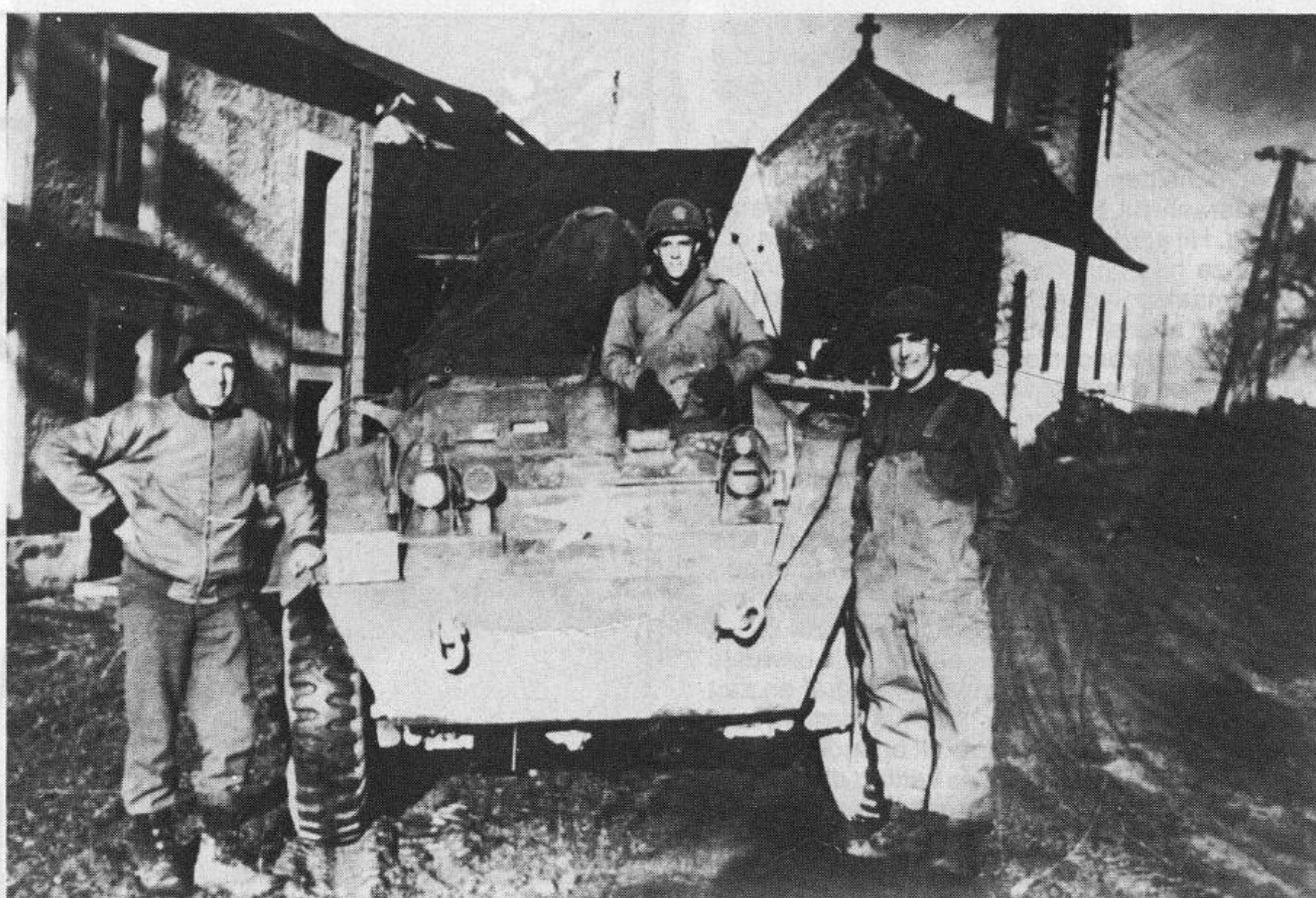
'Op 18 november 1944 werd George bij mij ingekwartierd. Hij was hoogst verbaasd dat ik Engels sprak, ik echter eveneens toen bleek dat hij wat



De Linotype zetmachine werd voor het eerst in 1885 in Baltimore gedemonstreerd door Ottmar Mergenthaler, een emigrant uit Duitsland. Hij was toen 30 jaar en zijn uitvinding is in de geschiedenis van de drukpers zonder meer de meest invloedrijke ontwikkeling geweest. Een verhaal van een tijdgenoot beschrijft de demonstratie: 'Eindelijk was alles gereed en de uitvinder zelf zat achter het toetsenbord, kalm en vol vertrouwen, terwijl de toeschouwers zich begerig in een dikke boog rondom hem opstelden. Bedreven beroerde hij de toetsen en het complexe mechanisme reageerde alsof het werd beheerst door een onzichtbare tovenaars. Alles werkte gesmeerd, gemakkelijk, vlug, bijna geluidloos, en met oneindige precisie. De matrijzen gleden op hun plaats, werden geklampt en gericht, en de pomp leegde het gesmolten metaal in de gietvorm. En dan, wonder van verbazingwekkendheid, kwam er uit de gietvorm een complete regel, een zetsel dat glinsterde als zilver, en gereed was om te worden gedrukt.' De hierboven afgebeelde postzegels werden in 1954 in Duitsland uitgegeven ter gelegenheid van Mergenthaler's honderdste geboortedag. De wrange ironie is dat tien jaar eerder diens kleinzoon tijdens het Ardennenoffensief sneuvelde in gevechten tegen de Duitsers. Het gedenkteken (*geheel boven*) staat in Eschweiler in Luxemburg op de plaats waar hij stierf.

van Carmarthen in Wales, en later ook nog in Londen en Tidworth. In de herfst van 1944 werd George, die katholiek was, ingekwartierd bij de plaatselijke pastoor in de pastorie in Eschweiler,

Duits en Frans kende. Ik bood hem een van de slaapkamers aan, maar zoals de meeste G.I.'s gaf hij er de voorkeur aan op de grond te slapen. Ik liet zijn kamer zo comfortabel mogelijk inrich-



ten en hij voelde zich bij mij alsof hij thuis was. Hij werd beschouwd als een broer, en reeds na enkele dagen waren wij de beste vrienden. Elke avond zaten wij met z'n tweeën naar de radio, het nieuws en muziek te luisteren. Soms at hij bij mij. Op Thanksgiving Day hadden wij een klein partijtje. Uit mijn bibliotheek las hij boeken om te studeren of om zich te verstrooien. Dikwijls zei hij tegen mij: Pastoor Bodson, bij U is het net alsof ik thuis ben. George had veel op met onze kerk. Iedere morgen ging hij met mij mee naar de Heilige Mis en ter communie. Als er een pakje voor hem van overzee arriveerde, wachtte hij op mij, opdat ik er bij kon zijn als hij het opende. Op die manier brachten wij vijf weken door.

'Op 16 december begon de tweede Duitse invasie hier in Luxemburg, en deze was erger dan die uit 1940. Gedurende de nacht van de 17e waren George en al z'n kameraden op wacht. De dag daarna bevonden de Duitsers zich niet ver meer van ons dorp, zodat alle inwoners, ook ik, de plaats moesten verlaten. Voordat ik vertrok zag ik George nog een maal. We schudden elkaar de hand en huilden. Dit was de laatste keer dat ik hem zag. Ik vertrok naar het zuidelijk deel van Luxemburg, waar ik ongeveer zes weken verbleef, totdat de Duitsers waren teruggeslagen. Op 5 februari was ik terug in Eschweiler waar veel was vernield. In het bijzonder de kerk en de pastorie hadden zwaar geleden. De Duitsers hadden alles gestolen wat van hun gading was. George was voortdurend in mijn gedachten, en ik vroeg mij af wat hij zou zeggen als hij al deze vernielingen zou zien.'

Op maandag 22 januari 1945 ontvingen George's ouders officieel bericht dat hun zoon sinds 20 de-

De avond voor het gevecht ging George, met vier of vijf andere infanteristen, naar de mis in de kleine kerk van St. Mauritius. Daar nam pastoor Antoine Bodson hun de biecht af. 'Bid voor ons' had George gevraagd, en hij verzekerde de geestelijke: 'Vrees niet, wij zullen U verdedigen'. Deze foto's werden genomen door pastoor Bodson. Op de foto boven staat George links.



Links: Slechts enkele meters verwijderd stond de pastorie waar George werd ingekwartierd bij pastoor Bodson, met wie hij spoedig een nauwe band smeedde. Het hele dorp werd ernstig beschadigd tijdens de gevechten die volgden en de pastorie



moest worden gesloopt en herbouwd. **Rechts:** Dit is de plek waar zij stond. De nieuwe pastorie staat iets verder van de weg.

cember werd vermist. De laatste brief die zij van hem hadden ontvangen droeg het poststempel 3 december, maar er stond geen nieuws in over zijn verblijfplaats.

Omstreeks 15 februari zag pastoor Bodson in het dorp verscheidene brieven en foto's rondslingeren, waaraan hij zag dat ze aan George toebehoorden. Hij vermoedde toen niet anders dan dat George ze had verloren toen hij krijgsgevangen werd gemaakt, of toen hij zich tijdens de slag onttreed van allerlei spullen. Opnieuw ging een maand voorbij zonder enig nieuws.

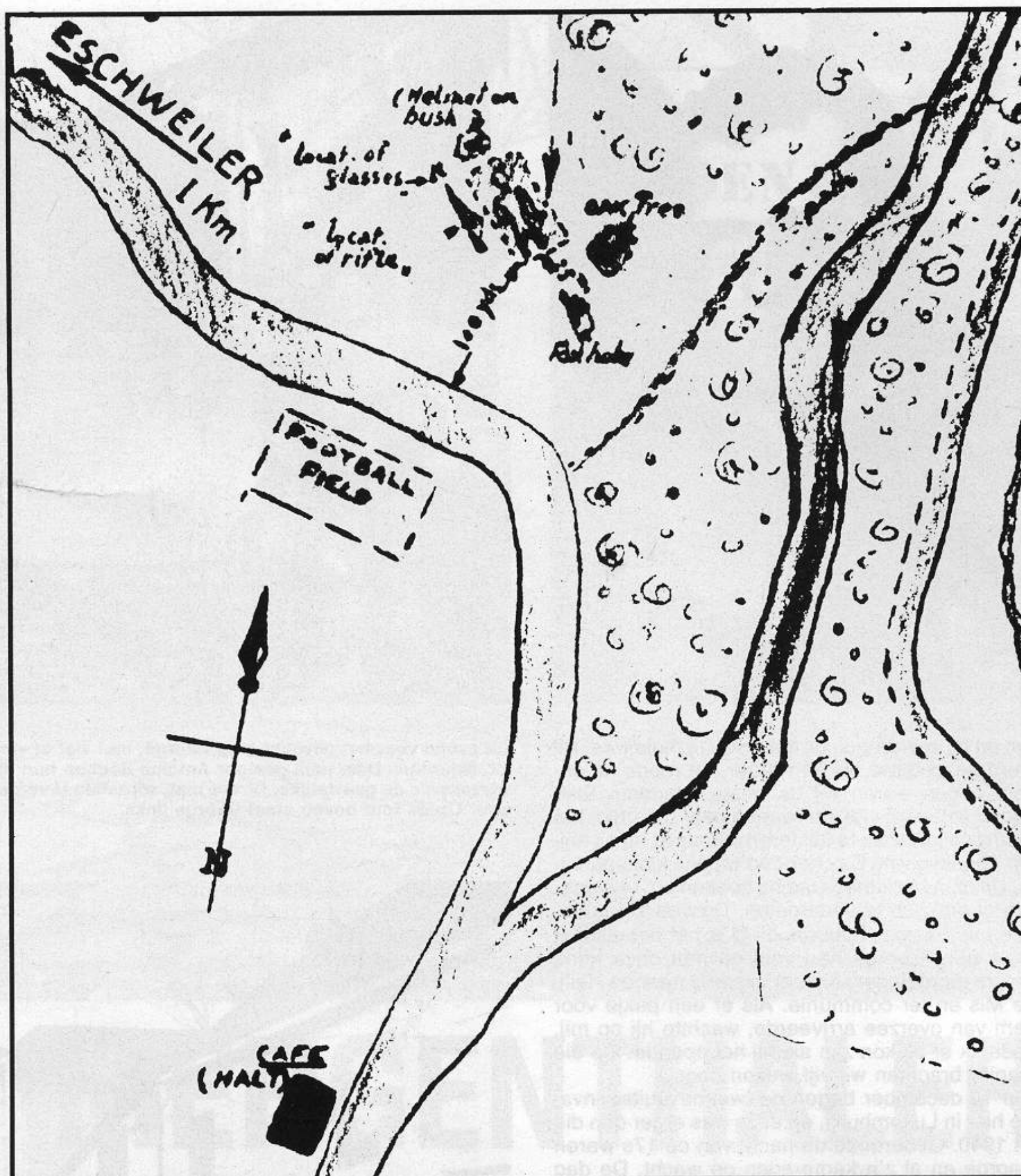
Toen, bij het smelten van de sneeuw, bereikte pastoor Bodson het bericht dat buiten het dorp, aan de rand van een akker, een alleenstaand graf was gevonden. Uit het geweer en de helm die in de buurt lagen, werd opgemaakt dat hier een Amerikaanse soldaat lag begraven. Het was pastoor Bodson's droeve plicht het graf te onderzoeken en in zijn brief aan George's ouders beschreef hij wat hij bij de opgraving vond:

'Op 24 maart begaf ik mij te voet naar de bewuste plek, verwijderde wat stenen van het graf en zag het hoofd van de dode. Ik kon het gezicht niet herkennen, maar wel het haar. Ik opende het graf nog wat meer op zoek naar de ketting die hij rond z'n nek droeg, ik vond echter niets. Tenslotte kende ik het mooie vest dat U George voor kerstmis had gezonden. Ik was er toen zeker van dat de dode George was. U zult begrijpen dat ik ontsteld was en huilde. Ik kocht een kist en op maandag de 26e maart groef ik met enkele andere parochianen het stoffelijk overschot op. In de zakken vond ik het gebedenboek en de twee marken die hij gewoonlijk om z'n hals droeg. Een daarvan behield ik om aan U te zenden en een bond ik met een ijzerdraadje rondom z'n nek. Ik zegende de stoffelijke resten, legde om zijn handen een rozenkrans en plaatste het dode lichaam toen in de kist. Diezelfde dag, 's avonds om zes uur begroef ik George op het kerkhof van Eschweiler, onder het luiden van onze drie kerkklokken. Al mijn parochianen waren aanwezig om te bidden.' Gedurende de maanden die volgden wisselde pastoor Bodson vele brieven uit met de familie in Amerika. Hij schreef over de speciale relatie die hij met George had gehad. In september 1945 werd op verzoek van George's vader de tijdelijke kist vervangen door een eiken kist waarin zich een zinken binnenkist bevond. Ook verzocht hij de burgemeester van Eschweiler en de American Graves Registration Command het graf van zijn zoon te laten zoals het was, totdat hij en zijn echtgenote gelegenheid zouden hebben naar Europa te reizen om het met eigen ogen te kunnen aanschouwen.

De warme genegenheid waarmee de bewoners van Eschweiler de herinnering aan George levend hielden, kwam in oktober 1945 tot uiting tijdens een speciale herdenkingsdienst die werd bijgewoond door vertegenwoordigers van de Luxemburgse en Amerikaanse regeringen.

Op 26 februari 1946 bezocht soldaat 1e klas Stanford Friend van de Amerikaanse graven dienst Eschweiler, waar hij vernam dat achter de kerk een Amerikaanse soldaat lag begraven. Friend was de leider van Graves Search Team No. 3 dat behoorde tot de 531e Quartermaster Army Graves Recovery Unit die gelegerd was in Diekirch in Luxemburg. Hij rapporteerde dat hij de volgende dag was teruggekeerd omdat op de 26e de plaatselijke geestelijke niet aanwezig was. Bij zijn tweede bezoek bleek dat pastoor Bodson wilde vermijden dat de Recovery Unit het stoffelijk overschot zou opgraven om het opnieuw ter aarde te bestellen op de militaire begraafplaats die toen in Hamm werd aangelegd. Soldaat Friend deelde dit mee aan zijn chef, 1e luitenant Abram C. Rosenberg, die de achtergrond van de zaak verifieerde bij de Amerikaanse Zaak-gelastigde in Luxemburg, George Platt Waller. Deze bevestigde dat de ouders van plan waren naar Europa te komen om het graf te bezoeken, en dat zij pas daarna wilden beslissen of de stoffelijke resten al of niet naar de Verenigde Staten zouden worden teruggebracht.

Luitenant Rosenberg meende, en dat is begrijpelijk, dat hij naar de desbetreffende streek was gezonden om geïsoleerde graven te concentreren op één plaats en dat hij verplicht was de hem gegeven orders uit te voeren. Hij legde de kwestie voor aan zijn commandant, kolonel James H. Gee in Luik. Daarbij gevoegd waren verklaringen van pastoor Bodson en van Platt Waller. Kolonel Gee kon echter geen verzachtende omstandighe-

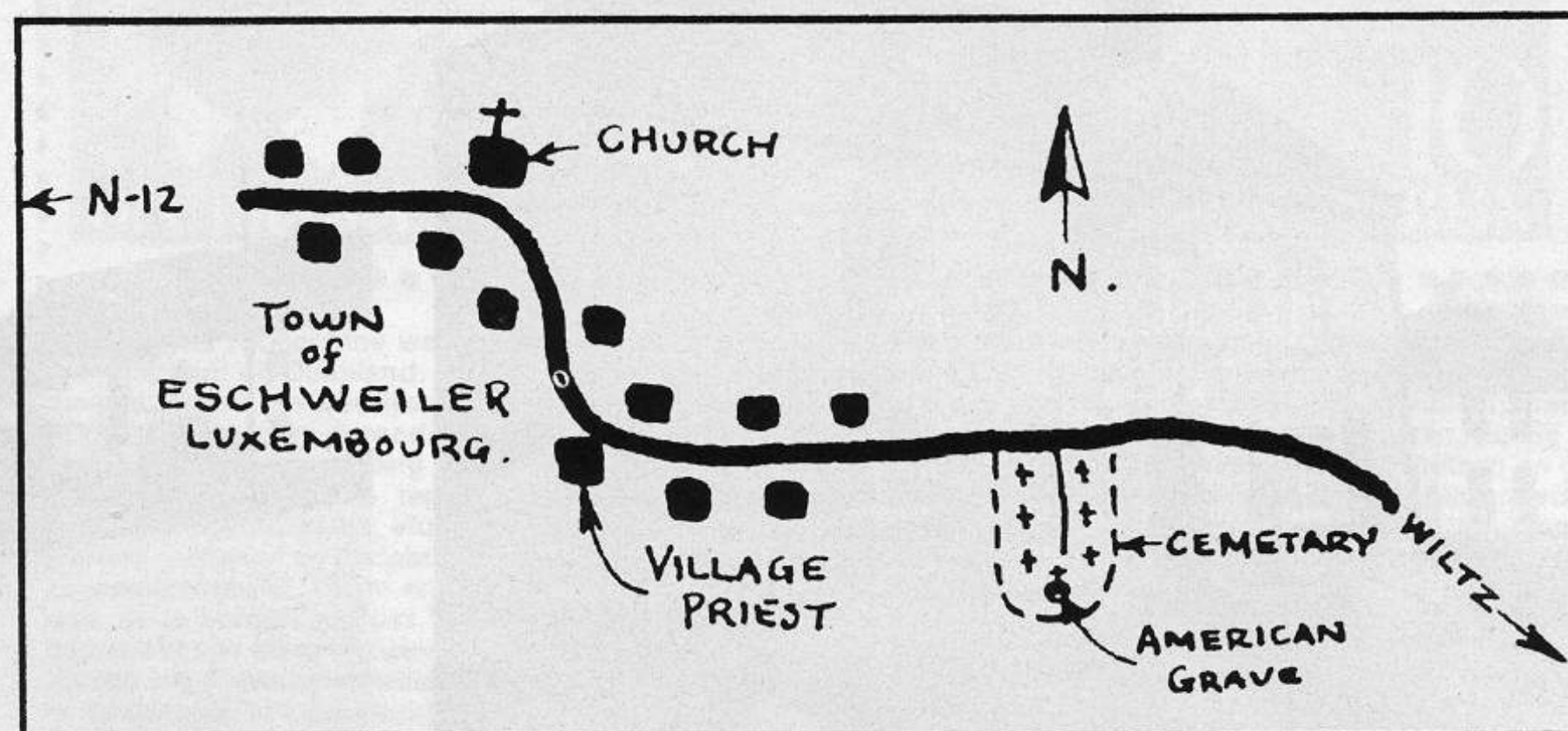


Het Duitse leger trok op 18 december Eschweiler binnen. Pastoor Bodson verklaarde tegenover het American Graves Registration Command dat George in de nek door een granaatscherf was getroffen. Zijn geweer, helm en bril werden gevonden naast de plek waar een Duitse soldaat hem had begraven.

den aanwijzen en in zijn rapport aan de Tweede Commandant te velde van het American Graves Registration Command in Brussel, herhaalde hij wat Rosenberg ook al had verklaard, en hij schreef: 'Het is de weloverwogen mening van de ondergetekende dat dit Commando is belast met de opgraving van de stoffelijke resten van de desbetreffende militair en de overbrenging daarvan naar de Amerikaanse Militaire Begraafplaats in Hamm. Met het oog echter op het hoge ambtelijke niveau waarop tegen deze overbrenging bezwaar is ingebracht, te weten de brief van de heer Waller, heb ik luitenant Rosenberg opgedragen de opgraving op te schorten, in afwachting van

een beleidsbeslissing van daartoe bevoegde hogere militaire autoriteiten.'

Vanuit Brussel werd de zaak op 25 maart verwezen naar het bureau van de Quartermaster General in Washington. Aangezien de Amerikaanse minister van buitenlandse zaken reeds op de hoogte was gesteld van de wensen der nabestaanden, gaf het Ministerie van Oorlog opdracht ter zake nog geen beslissing te nemen. In zijn brief aan Herman Mergenthaler, verzekerde de Assistant Quartermaster General, luitenant-kolonel N.J. Robinson dat zijn zoon niet zou worden verplaatst en dat 'verwacht wordt dat in de nabije toekomst toestemming zal worden ver-



Met de hulp van John Mersch werd George door pastoor Bodson uit dit improvisatorische graf gehaald, en opnieuw ter aarde besteld op een ereplaats op het dorpskerkhof. Deze toen gemaakte schets, werd bij het dossier gevoegd toen de kwestie van de repatriëring van het stoffelijk overschot, bij de Amerikaanse autoriteiten in Washington aan de orde werd gesteld door George's vader, Herman Mergenthaler.



leend tot de terugkeer, op kosten van de regering, van de stoffelijke resten van degenen die overzee zijn omgekomen, en die alsdan een laatste rustplaats zullen krijgen conform de aanwijzingen van de naaste verwanten.'

De heer Mergenthaler bevestigde de ontvangst van deze brief in dankbare bewoordingen: 'Heden ontving ik Uw zeer aangename en opmerkelijke brief' schreef hij aan luitenant-kolonel Robinson. 'In ons geval, als ouders van een enig kind, en wijzelf als laatsten van onze respectievelijke familietakken, moge ik verklaren dat Uw brief tot de weinige bewijzen van troost behoort die ons nog resten.'

De heer Mergenthaler telegrafeerde het nieuws door aan pastoor Bodson die zich op dat moment voorbereidde de familie in Amerika te bezoeken. Hij had aan George's vader gevraagd of deze het op prijs zou stellen als hij het gebroken geweer en de helm zou meenemen die hij bij het graf had ontdekt. Het antwoord was echter neen; men wenste alleen zijn persoonlijke bezittingen terug te krijgen.

In januari 1947 deed de Franse regering via de Franse gravendienst de Amerikaanse autoriteiten weten dat het zeer wel mogelijk was dat na enkele jaren de geïsoleerde graven niet meer goed zouden worden onderhouden. Het zou daarom de voorkeur verdienen dat alle Amerikaanse graven zouden worden geconcentreerd op Amerikaanse Militaire Begraafplaatsen waar zij onder voortdurende zorg en toezicht van Amerikaanse personeel zouden staan. Een dergelijke stap zou ook de terugkeer naar de Verenigde Staten vergemakkelijken van de stoffelijke overschotten, indien de naaste verwanten dit zouden wensen.

Toen dit nieuws de familie in Rye bereikte, raakten George's ouders zeer van streek, en de volgende dag werd een emotioneel beroep gedaan op de Memorial Division van de Quartermaster General, waarbij de autoriteiten werden herinnerd aan de eerder aan de familie gedane verzekeringen. 'Mijn vrouw en ik zijn zeer verbonden met dit dorp' schreef Herman Mergenthaler, 'en op dit ogenblik zijn we bezig ter nagedachtenis van onze zoon de kerk te herbouwen waar hij elke dag de mis bijwoonde...'

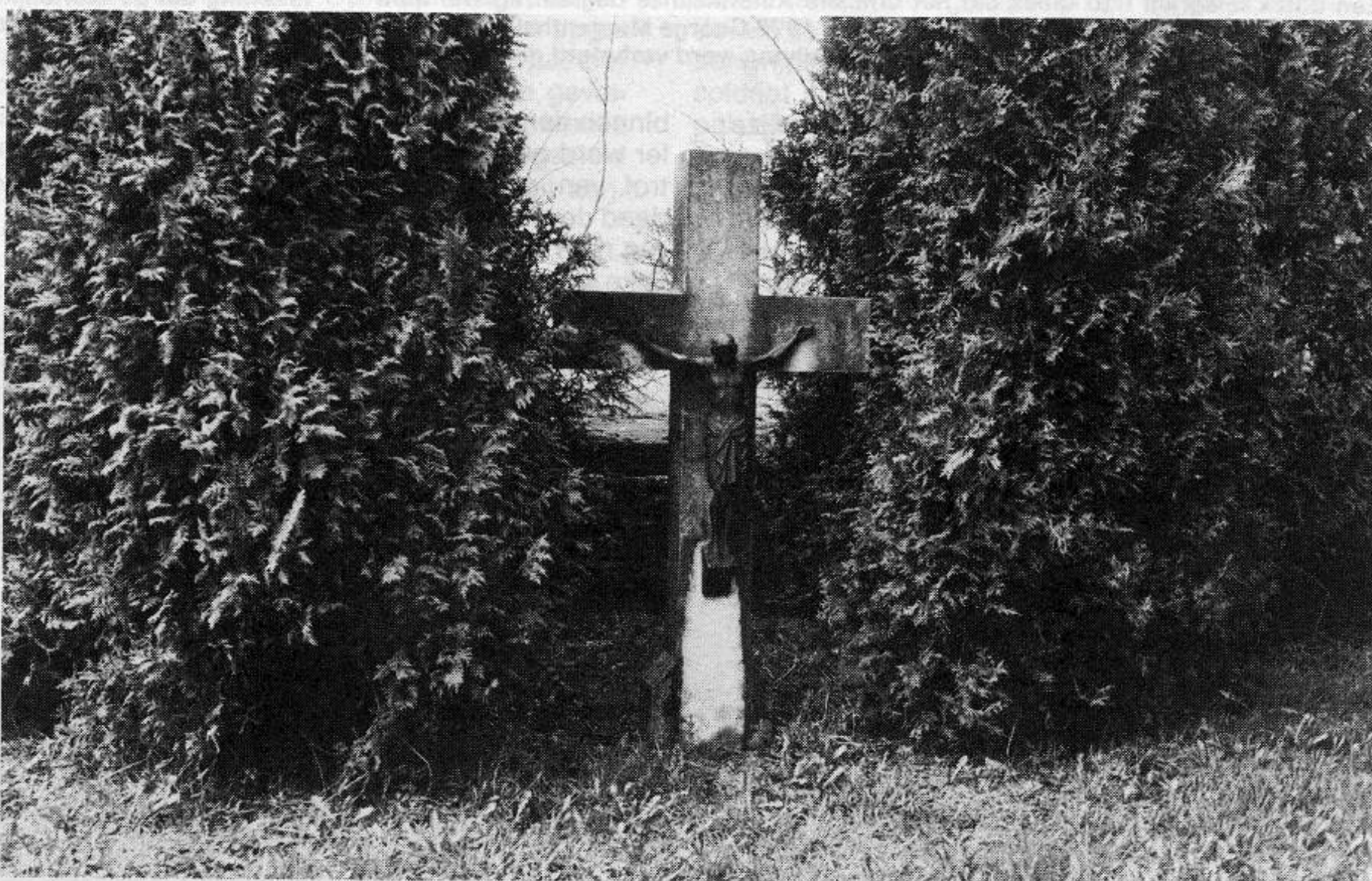
Kolonel J.B. Colson, Assistent Quartermaster General antwoordde dat, hoewel zijn afdeling volledig begrip had voor het standpunt van de familie, het in hun eigen belang was dat de stoffelijke resten van hun zoon werden overgebracht naar een Amerikaanse Militaire Begraafplaats, voorafgaand aan het begin van het repatriëringsprogramma dat later in het jaar zou aanvangen. Hij stelde daarom voor George over te brengen naar de Amerikaanse Militaire Begraafplaats in Henri-Chapelle in België.

Voordat enkele dagen waren verstreken had de familie Mergenthaler het New Yorkse advocatenbureau Dillon, O'Brien & Clark opgedragen een akte op te stellen waarbij de Amerikaanse regering werd ontheven van elke verdere verantwoordelijkheid met betrekking tot de stoffelijke resten van hun zoon, waardoor de volledige zegen-

Pastoor Bodson kijkt toe, terwijl de Amerikaanse zaakgelastigde in Luxemburg, George Platt Waller, een krans legt tijdens de in oktober 1945 gehouden dienst.

schap daarover weer aan de ouders zou toevalen. Uit de opmerkingen die zich in het dossier bevinden blijkt dat, gelet op de voorafgaande ervaringen, een dergelijk document geheel uniek was voor het bureau van de Quartermaster General. En - wat niet aan de familie werd meegedeeld - men beschouwde de akte als een stuk waarvan de wettigheid dubieus was te noemen. Niettemin, de geest waarin het stuk was opgesteld, vond er-

kenning en het document werd als zodanig aanvaard. Wel gold het voorbehoud dat George's stoffelijke resten niet aan de familie zouden worden vrijgegeven voor terugkeer naar de Verenigde Staten voordat het officiële repatriëringsprogramma een aanvang had genomen. Brigadegeneraal Horkan verklaarde hieromtrent tegenover Herman Mergenthaler: 'Ik ben er zeker van dat U er begrip voor zult hebben dat het noodza-



Het lege graf wordt thans gemarkeerd door een symbolisch kruis, waar voor dit kleine herdenkingskapelletje is opgericht.



293. Mergenthaler, George O.
10 Oct 1973

COHQ MEMORIAL DIVISION LIAISON DE EXT 2321
CO AGRC PARIS FRANCE

COLONEL WINMAN
UNCLASSIFIED

ROPTIME ROCTIME

NO EUCEN FRANKFURT GERMANY

FROM CHOMEL

REQUEST THAT REMAINS OF PRIVATE GEORGE OCK MERGENTHALER ASN ONE TWO ONE NINE FOUR THREE SIX EIGHT PRESENTLY INTERRED IN ISOLATED GRAVE LOCATED IN ESCHWEILER LIMBOURG BE RELEASED TO THE CUSTODY OF REVEREND ANTHONY BODSON AND MR LAMBERT SCHAUSS AT ESCHWEILER LIMBOURG GMA WHO HAVE BEEN DESIGNATED AS AUTHORIZED REPRESENTATIVES BY MEET OF HIM PD RELEASE HAS BEEN FORWARDED THIS OFFICE RELINQUISHING THE UNITED STATES FROM FURTHER RESPONSIBILITY FOR REMAINS UPON TRANSFER OF CUSTODY PD REQUEST THAT TRANSFER OF REMAINS BE EFFECTED ON OR ABOUT FIVE NOVEMBER FORTY SEVEN AND THAT SIGNED RECEIPT BE OBTAINED

FOR THE QUARTERMASTER GENERAL

RECORD ONLY (See attachment)

RECEIVED
OCT 18 1973
MAJOR, GRC, Memorial Division

HEADQUARTERS, FIRST ZONE
551st QI GROUP
AMERICAN GRAVES REGISTRATION COMMAND
APO 58 (LIEGE) US ARMY

CERTIFICATE - TRANSFER OF CUSTODY OF REMAINS

I, the undersigned, acting for ALICE SWEENEY and HERMAN C. MERGENTHALER, next of kin of GEORGE O. MERGENTHALER, Private, ASN 12094368, deceased, do hereby acknowledge assumption of custody of the remains of the above-named decedent and do hereby release the United States Government from any further responsibility for the remains or for the perpetual care and maintenance of the grave of the above-named deceased. I further relinquish all rights to request, at a later time, other disposition of the remains at Government expense.

WITNESSED:
(1) *William L. Scott*
(2) *Joseph H. Hain*

Aut. Bodson
(Signature)
Nov. 5. 1947
(Date)

I, the undersigned, on behalf of the Chief, American Graves Registration Service, United States Army, hereby relinquish custody of the remains of the above-named decedent to the next of kin or his authorized agent under the above-named conditions, effective this date.

WITNESSED:
(1) *Robert B. Jackson*
(2) *William L. Scott*

ROBERT B. JACKSON
Colonel, GRC
Commanding Officer
Hqs. First Zone, 551st QI Group,
American Graves Registration
Command
3 November 1947

Een uniek telegram - zo uniek dat het officiële Amerikaanse begraafregister aangaande de Tweede Wereldoorlog nog in maart 1973 George Mergenthaler vermeldde als zijnde begraven in Eschweiler. De inschrijving werd verbeterd door een aan-

tekening dat de stoffelijke resten in 1947 naar New York waren overgebracht. Dit is de brief die pastoor Bodson in november tekende uit naam van de familie.

kelijk is dat alle nabestaanden op dezelfde wijze worden behandeld ten aanzien van de terugkeer van hun geliefde familieleden, en dat het onraadzaam wordt geacht toestemming te geven het stoffelijk overschot van afzonderlijke individuen naar de Verenigde Staten over te brengen voorafgaande aan de uitvoering van het vastgestelde programma. Het zou dan ook bepaald unfair zijn speciale privileges te verlenen ... De familie Mergenthaler aanvaardde deze zienswijze.

In de herfst verzocht de 551e Quartermaster Group van het American Graves Registration Command een bewijs van identificatie van de stoffelijke resten, aangezien slechts toestemming werd gegeven om geïdentificeerde doden naar de Verenigde Staten over te brengen. Zoals 1e luitenant William Scott in zijn desbetreffende brief opmerkte, die gevoegd was bij zijn teraardebestellingsrapport, diende in dit geval alle informatie slechts te worden verkregen door middel van 'oppervlakkige' identificatie, gesteund door verklaringen van pastoor Bodson en John Mersch die de geestelijke assisteerde bij het begraven George. Luitenant Scott schreef in zijn teraardebestellingsrapport verder nog het volgende:

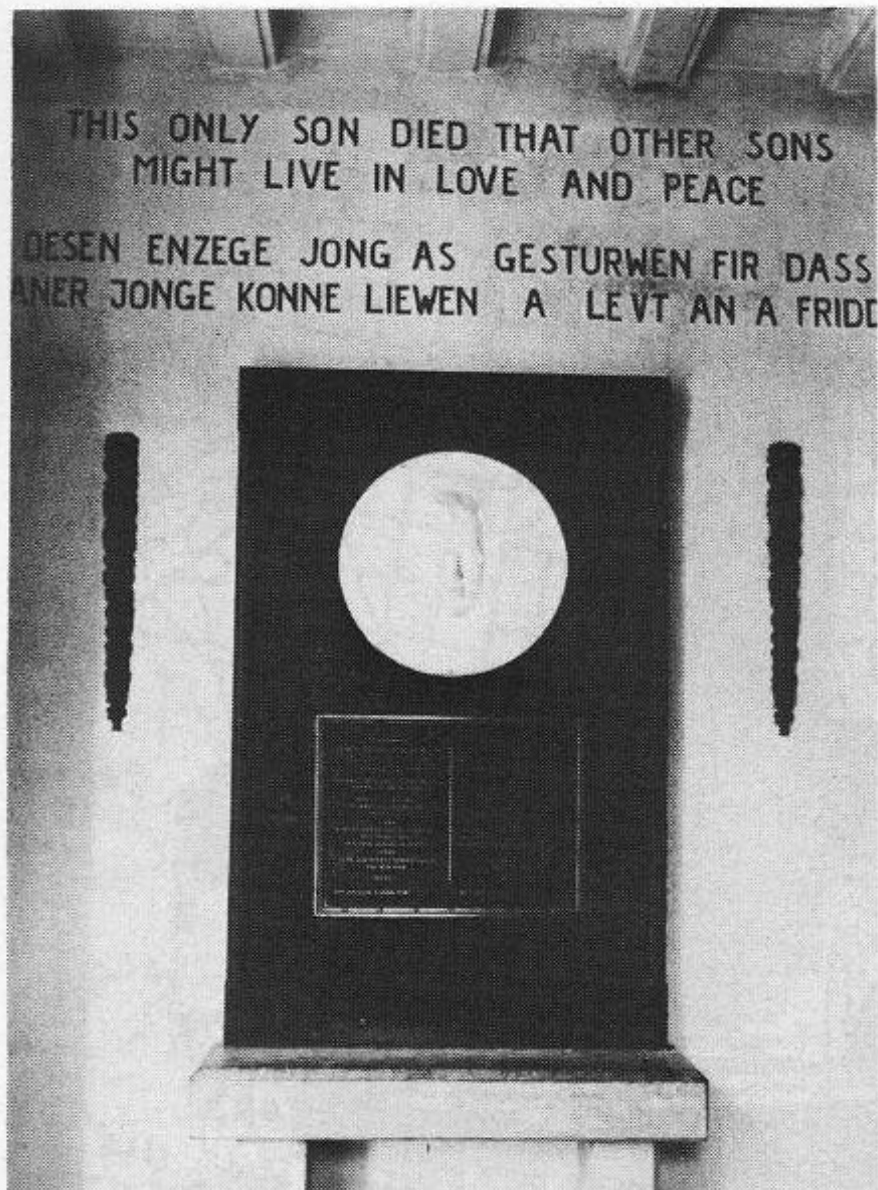
'Ten tijde van de begrafenis waren de geaaltstrekken voor pastoor Bodson herkenbaar geweest, en aangezien geen strijdige informatie voorhanden was, stond de identificatie vast. Naast het graf was een gebroken geweer van het type M1 gevonden, met het nummer 2439914, waarvan werd aangenomen dat het aan de overledene had behoord, alsmede een bril. De stalen helm, de binnenhelm en een gebreide wollen muts werden aangetroffen, hangende aan een kleine struik bij de plek waar pastoor Bodson het graf had ontdekt. Hoewel het geweer, de helm, de binnenhelm en de gebreide muts geen naam bevatten, waren de helm en de muts wel voorzien van het embleem van de 28e Divisie. Opmerking verdient nog dat pastoor Bodson had verklaard dat het stoffelijk overschot op een mijn lag en dat, hoewel het dode lichaam werd verwijderd zonder dat de mijn ontplofte, het noodzakelijk was geweest een man uit Wiltz te halen om de mijn op te ruimen. De ondergetekende bemerkte ook dat in het gebied mijnen waren gelegd, aangezien hij

binnen tien meter van de plaats waar Mergenthaler werd gevonden, een anti-personeel mijn aantrof van een onbekend type. Pastoor Bodson deed de stoffelijke resten in een kist en keerde terug naar Eschweiler (Wiltz) waar, met een katholieke eredienst, op 26 maart 1945 om 18.00 uur de begrafenis plaatsvond op het gemeentelijke kerkhof. Sinds die datum werd de kist eenmaal

verwijderd om te worden vervangen door een eiken exemplaar met zinken binnenkist. Op het graf (zie de schets voor de locatie ervan) bevindt zich een stenen kruis met de naam: George O. Mergenthaler, en daaronder de letters R.I.P voor Requiescat in Pace, Rust in Vrede.' De eerste Amerikaanse oorlogsdoden die Europa verlieten waren degenen die lagen begraven op



Hoewel de heer en mevrouw Mergenthaler altijd het plan hadden gehad zelf de plaats in ogenschouw te nemen waar hun zoon had gevochten en was gesneuveld, duurde het nog tot 1954 voordat zij in staat waren naar Europa te komen. Dat jaar reisde Herman Mergenthaler, op uitnodiging van de burgemeester van Hachtel, met zijn vrouw Alice naar Duitsland om deel te nemen aan de herdenking van de honderdste geboortedag van zijn vader in die plaats (thans deel uitmakend van Bad Mergentheim, 30 km ten zuiden van Würzburg. Rechts op de foto de burgemeester van Hachtel. Naast hem André Wolff, de Luxemburgse vertegenwoordiger in de Verenigde Staten. Achter hen lopen andere leden van de familie Mergenthaler: Pauline (Herman's zuster) en een nicht Nancy. Pastoor Bodson, geheel links, vergezelt mevrouw Wolff.



Henri-Chapelle. De eerste 6.300 arriveerden in New York op 25 oktober 1947. Uiteindelijk zouden zo'n 60% van de Amerikaanse ouders gebruik maken van het aanbod van de regering de stoffelijke resten naar de Verenigde Staten terug te brengen van zonen en dochters die tijdens dienst overzee waren gesneuveld. Herman Mergenthaler is waarschijnlijk de enige vader geweest die er op stond dat hij alleen verantwoordelijk was voor zijn zoon. Het telegram met de mededeling dat het stoffelijk overschot was vrijgegeven werd op 28 oktober verzonden en op diezelfde dag in Europa ontvangen. De opgraving kon toen voortgang vinden aangezien de American Express Company hoopte het stoffelijk overschot te kunnen vervoeren met een schip van een Belgische scheepvaartmaatschappij, de *SS Burckel* die op 30 oktober uit Antwerpen zou vertrekken. De bevolking van Eschweiler begreep dat de wensen van de familie voorrang boven alles hadden. Niettemin heerste er droefheid aangezien de



Bij het bezoek van de Mergenthals aan Eschweiler, toonde pastoor Bodson hun het monument dat hij had opgericht op de plek waar hij George had gevonden. Ook liet hij de herbouwde kerk zien, waarvan de restauratie na de oorlog was gefinancierd door George's ouders. In het portaal van de kerk bevindt zich de herinneringsplaque (links), waarvoor de familie in 1948 ook de fondsen beschikbaar stelde. Hoog aan de muur, achter het altaar is, geïnspireerd door pastoor Bodson, de meest treffende herinnering zichtbaar: de muurschildering van de Heilige Johannes die het gezicht heeft van George (boven: rechts op de foto).

overbrenging naar de Verenigde Staten iemand betrof die het symbool vormde voor de Amerikaans-Luxemburgse vriendschap. Daarom werd de plaats van het voormalige graf in het midden van het kleine dorpskerkhof, bewaard als symbolisch gedenkteken. Op de plek waar George was gesneuveld werd een monument opgericht dat gezamenlijk werd betaald door pastoor Bodson en André Wolff, de Luxemburgse gevolmachtigde in de Verenigde Staten. De familie Mergenthaler had fondsen beschikbaar gesteld voor de reparatie van de kerk en voor het aan-

brengen van gebrandschilderde herdenkingsramen. In het portaal van de kerk werd in 1948 een plaque onthuld.

Op de muur achter het altaar was tijdens de gevechten de grote fresco beschadigd die het voederen van de menigte met brood en vis voorstelde. Bij de reparatie ervan werd een van de meest aangrijpende herinneringen voor een vechtende soldaat aangebracht. Voor Jezus staat de discipel Johannes; diens gezicht echter is dat van een Amerikaanse soldaat: George Mergenthaler.

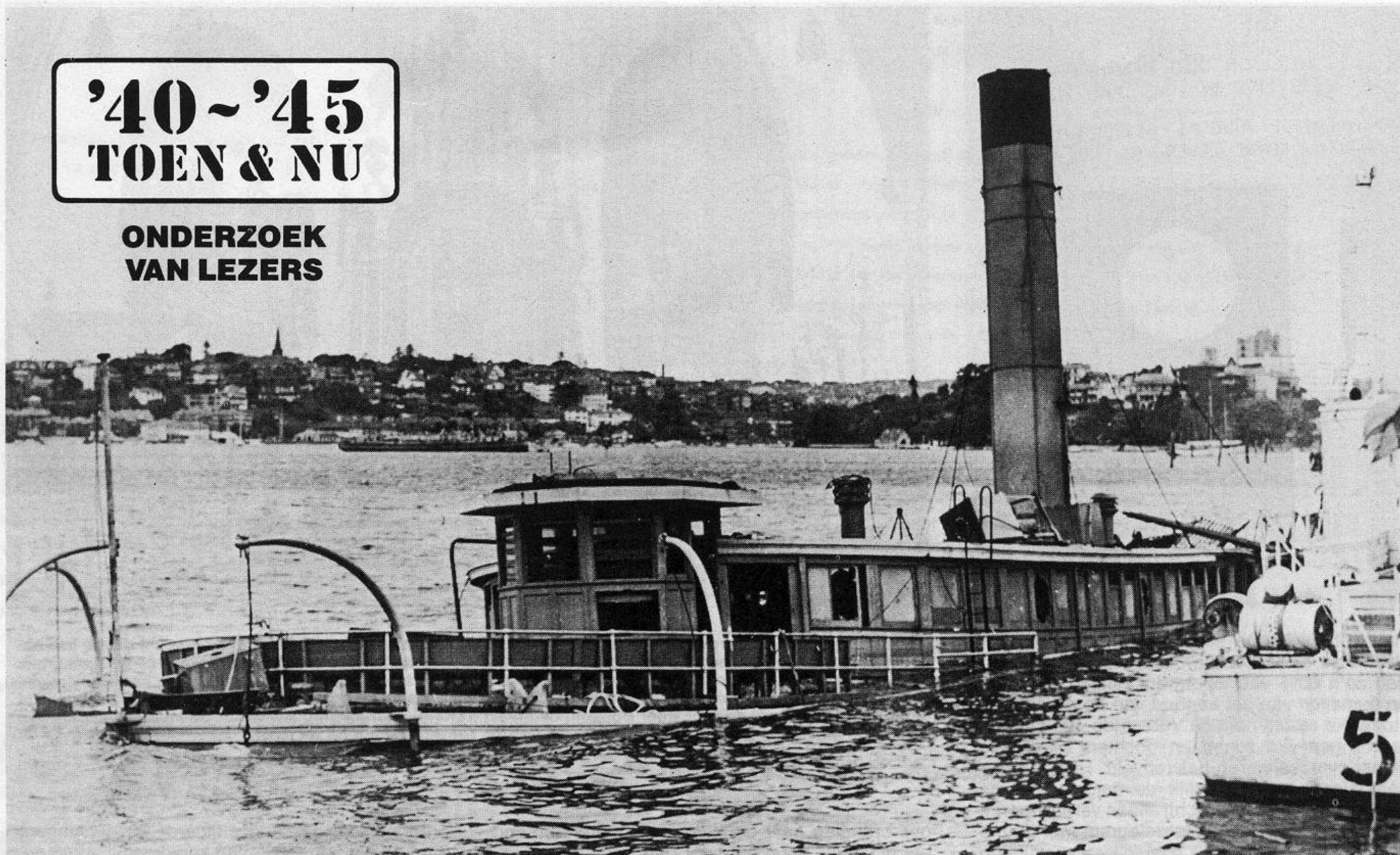


George werd in de Verenigde Staten begraven op het Heilige Graf Kerkhof (Holy Sepulchre Cemetery) in Rochester in de Amerikaanse staat New York (perceel 117, sectie 21). De belangen die de Mergenthals in de Linotype Company hadden, werden na de dood van Herman's oudste broer verkocht, en de laatste jaren van hun leven woonden Herman en Alice in de Westchester Country Club in Rye. Alice stierf in 1962 in het United Hospital en Herman tien jaar later in zijn suite in de club.

Pastoor Bodson, die tot 1951 in Eschweiler bleef, in welk jaar hij pastoor werd van de St. Jan parochie in de stad Luxemburg, ging met pensioen in 1969. Hij bezocht drie keer de familie Mergenthaler in Amerika, in 1946, 1956 en 1967. Tot zijn spijt had hij echter geen gelegenheid het graf van z'n jonge Amerikaanse vriend te bezoeken.

'40~'45
TOEN & NU

ONDERZOEK
VAN LEZERS



Sydney geconfronteerd met de oorlog

door John A. Williams

In de nacht van de 31e mei 1942 werd Sydney voor de eerste en tegelijk voor de laatste keer geconfronteerd met de werkelijkheid van de oorlog. Om te begrijpen wat er gebeurde moeten we eerst zo'n kleine zeven maanden terug, toen op 7 december de Japanse aanval op Pearl Harbour plaatsvond. Tijdens die aanval maakten de Japanners gebruik van vijf kleine tweepersoons duikboten die toen geen opzienbarende successen behaalden. In feite werden negen bemanningsleden gedood en een krijgsgevangen gemaakt (zie *Toen en Nu* 38).

In mei 1942 besloten de Japanners twee duikboten, de 121 en de 129 op een verkenningstocht naar Sydney en Suva te zenden om vast te stellen welke maritieme doelen in deze havens van belang waren. Het plan maakte deel uit van een voorwaarts gerichte aanval op het gebied rondom Nieuw-Guinea, een aanval die had moeten worden uitgesteld wegens de verloren zeeslag in de Koraalzee, twee weken van tevoren. Besloten werd echter dat met de aanval van de dwergduikboten zou worden voortgegaan. (Deze onderzeeërs waren 24 meter lang, 1,80 meter breed en 1,75 meter hoog. Twee man vormden de bemanning en in de boeg vervoerden zij twee torpedo's.)

Op of omstreeks 20 mei lanceerde de 129 boven de haven van Sydney haar verkenningsvliegtuig dat de aanwezigheid bevestigde van 'zowel slagschepen als kruisers in de haven voor anker lagen'. De commandant van het Japanse 8e Onderzee-eskader, kapitein ter zee Hankyu Sasaki, verklaarde daarop Sydney tot het doel van de aanval.

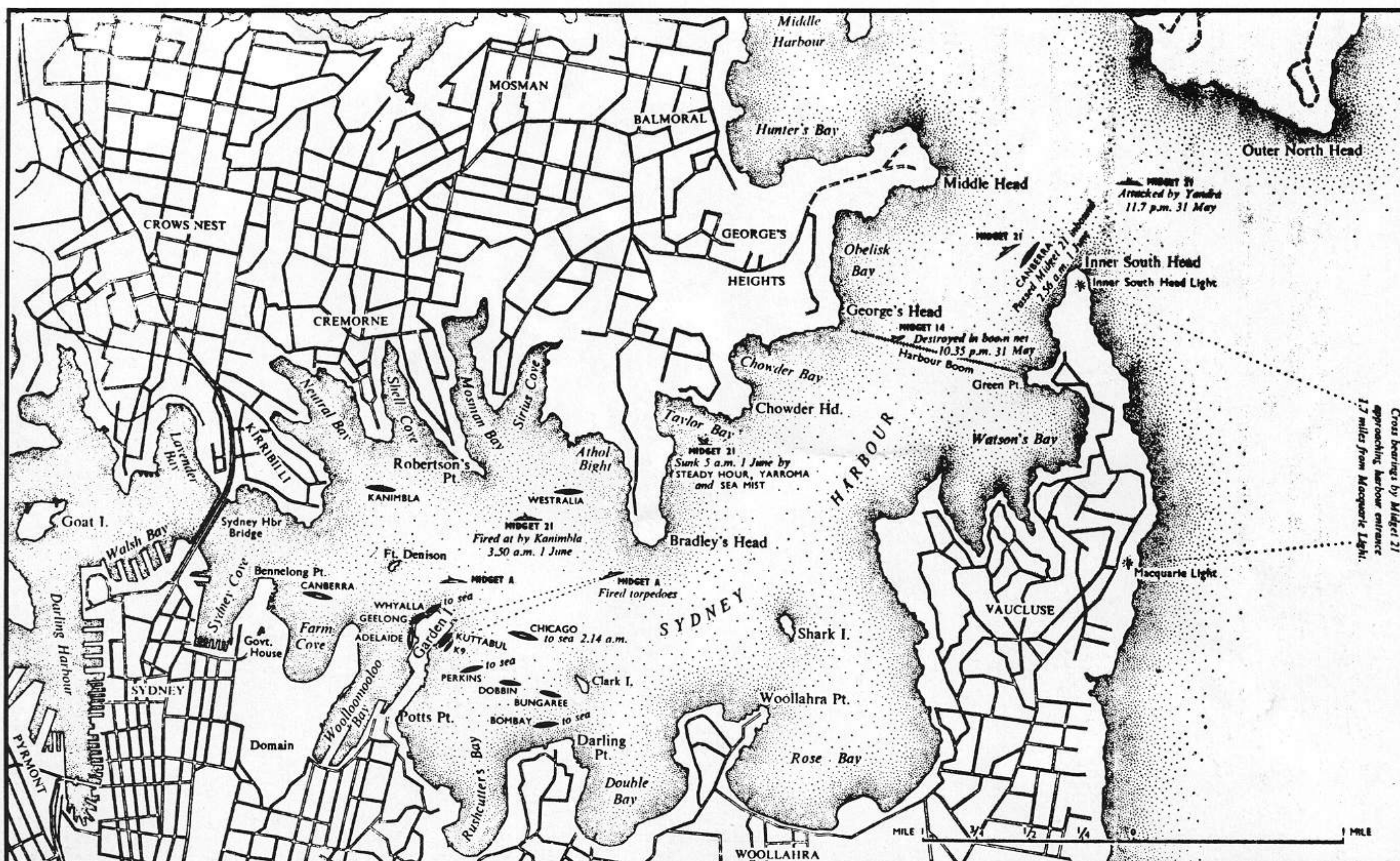
In de nacht van 29 mei bevonden zich vijf Japanse onderzeeboten op ruim 55 km ten noordoosten van Sydney Heads. Het waren de 122 (met de tweemansduikboot No. 21 - luitenant ter zee tweede klasse Keiu Matsuo en bootsman, Masao Tsuzuku); de 124 (met de tweemansduikboot 'A' - luitenant ter zee derde klasse Katsuhisa Ban en bootsman Namori Ashibe); de 127 (met de tweemansduikboot No. 14 - luitenant ter zee tweede klasse Kenshi Chuma en bootsman Takeshi Ohmori); de 129 (waarschijnlijk met een beschadigd vliegtuig) en de 121 (met vliegtuig). Om-

streeks 03.00 uur lanceerde de 121 in ruwe zee met zware golven haar vliegtuig met als piloot luitenant ter zee tweede klasse Susumo Ito. Het vloog op een hoogte van ongeveer 200 meter boven de haven van Sydney en rapporteerde dat op de ankerplaats voor oorlogsschepen de kruisers USS *Chicago* en HMAS *Canberra* lagen, alsmede vier torpedojagers. Terugkerend naar de 121 kapseisde, na de landing op het water, het vliegtuig dat daarna zonk. Ito en zijn waarnemer bereikten zwemmend de 121 en brachten na hun terugkeer rapport uit aan kapitein ter zee Sasaki. Aangezien geen rapporten waren binnengekomen over de haven van Suva, besloot Sasaki in de nacht van de 31e mei met tweemansduikboten een aanval te doen op de haven van Sydney. De zes bemanningsleden van de dwergduikboten

nuttigden hun laatste maaltijd en trokken, geheel volgens traditie, een schoon uniform aan bij het verlaten van de moederduikboten om zich in hun tweemansbootjes te installeren. De zon was de 30e mei om 16.54 onder gegaan, en rond 16.15 uur hadden de 122, 124 en 127 hun tweemansduikboten te water gelaten op ongeveer 11 kilometer ten oosten van Sydney Heads. (De dwergduikboten naderden de haven van Sydney op een zondag in mei, en het is interessant in herinnering te brengen dat 172 jaar eerder, op een andere zondag, namelijk de 6e mei, kapitein James Cook met de HMS *Endeavour* ongeveer dezelfde



De half gezonken romp van HMAS *Kuttubul* na de Japanse aanval. Toen het schip zonk kwamen 20 matrozen om. Dit rustige gedeelte van de haven van Sydney vormt thans het uitzicht van moderne torenflats.



Kaart van de Japanse aanval met dwergduikboten op de haven van Sydney. De posities van de betrokken schepen staan erop aangegeven. (Australian War Memorial)

route volgde als die welke de drie duikbootjes zouden nemen.)

Om 20.01 wees het peilstation tussen Middle Head en South Head uit dat haveningang inwaarts werd gepasseerd. Dit was de dwergduikboot No. 14, echter de betekenis van deze passage werd niet onderkend omdat er toentertijd een zeer druk havenverkeer plaatsvond. Ongeveer een kwartier later rapporteerde Mr J. Cargill, een wacht van de Maritime Services Board, een verdacht voorwerp in het anti-torpedonet dat tussen George's Head en Green Point was aangebracht. Na gehouden onderzoek gaf Cargill omstreeks 21.30 zijn bevindingen door aan luitenant ter zee tweede klasse Evers aan boord van de HMAS Yarra. Uit vrees dat het voorwerp mogelijk een magnetische mijn was, werd de Yarra niet te dicht in de buurt gebracht van de havenversper-ring.

Na order te hebben ontvangen het voorwerp te naderen om er een volledige beschrijving van te geven, zond Evers om 22.20 uur een stoker in een eenpersoons roeibootje naar de plek om de zaak nader te onderzoeken. De stoker rapporteerde daarop dat het voorwerp in feite een 'kleine' onderzeeboot was. Om 22.30 seinde de Yarra aan marine hoofdkwartier in Sydney dat het voorwerp een duikboot was, en dat toestemming werd verzocht het vuur te openen. Luitenant ter zee tweede klasse Chuma en bootsman Ohmori, die hun kameraden in de andere bootjes zoveel mogelijk tijd wilden geven om de haven binnen te varen, wachtten tot het laatste nog geschikte ogenblik alvorens in de No. 14 de explosieve lading tot ontbranding te brengen. Om 22.35 ontplofte de lading die de dwergonderzeeër vernietigde, waarbij ook de twee bemanningsleden, Chuma en Ohmori, het leven lieten.

Om 21.48 waren luitenant ter zee derde klasse Ban en bootsman Ashibe in de tweemansduikboot 'A' de indicator gepasseerd, en om 22.27, en nog eens om 22.36 werd groot alarm geslagen. De eerste waarschuwing gaf aan alle schepen opdracht anti-onderzeebootmaatregelen te nemen. Om 22.50 kreeg USS Chicago het duikbootje van Ban en Ashibe in zicht, dat zich op ongeveer 500 meter afstand bevond. Met de pom werd het vuur geopend, echter zonder klaarblijkelijk succes.

Tijdens al deze verwarring slaagde omstreeks 22.50 de dwergonderzeeboot No. 21 met luitenant ter zee tweede klasse Matsuo en bootsman

Tsuzuku de haven van Sydney binnen te slippen. De HMAS Yarra bestookte om 23.07 het scheepje met zes dieptebommen, waarna alle contact werd verbroken.

De dienstdoende marine-officier, schout-bij-nacht Muirhead- Gould liet alle veerdiensten doorgang vinden in een poging de duikboten tot het aanbreeken van de dag onder water te houden. De order om op de schepen alle lichten te doven kwam echter pas om 23.14.

Om 23.10 beschoot HMAS Geelong de dwergduikboot 'A' die bezig was positie te kiezen om de kruiser Chicago aan te vallen. Twintig minuten later vuurde luitenant ter zee tweede klasse Ban zijn twee torpedo's af op de Chicago, die echter beide hun doel misten. Een boorde zich in de grond bij Garden Island zonder te exploderen en de andere raakte de kademuur onder HMAS Kuttabul, een omgebouwde veerboot die dienst deed als wachtschip. Door de explosie spoot een wa-

terzuil van 12 meter de lucht in, en het achter-schip van de Kuttabul werd volledig verwoest waardoor de voormalige veerboot begon te zinken en 20 matrozen om het leven kwamen. Het spel was nu uit. Alle schepen gingen onder stoom - het Amerikaanse schip Perkins, de Chicago en de Australische schepen Canberra en Whyalla koersten richting open zee.

Om 01.58 verliet de 'A' de haven na het afvuren van haar torpedo's. Het uiteindelijke lot van deze dwergduikboot is sindsdien een mysterie gebleven. Het bootje werd niet opgepikt door de moederonderzeeër en mogelijk ligt het nog buiten de haven van Sydney op de bodem van de zee.

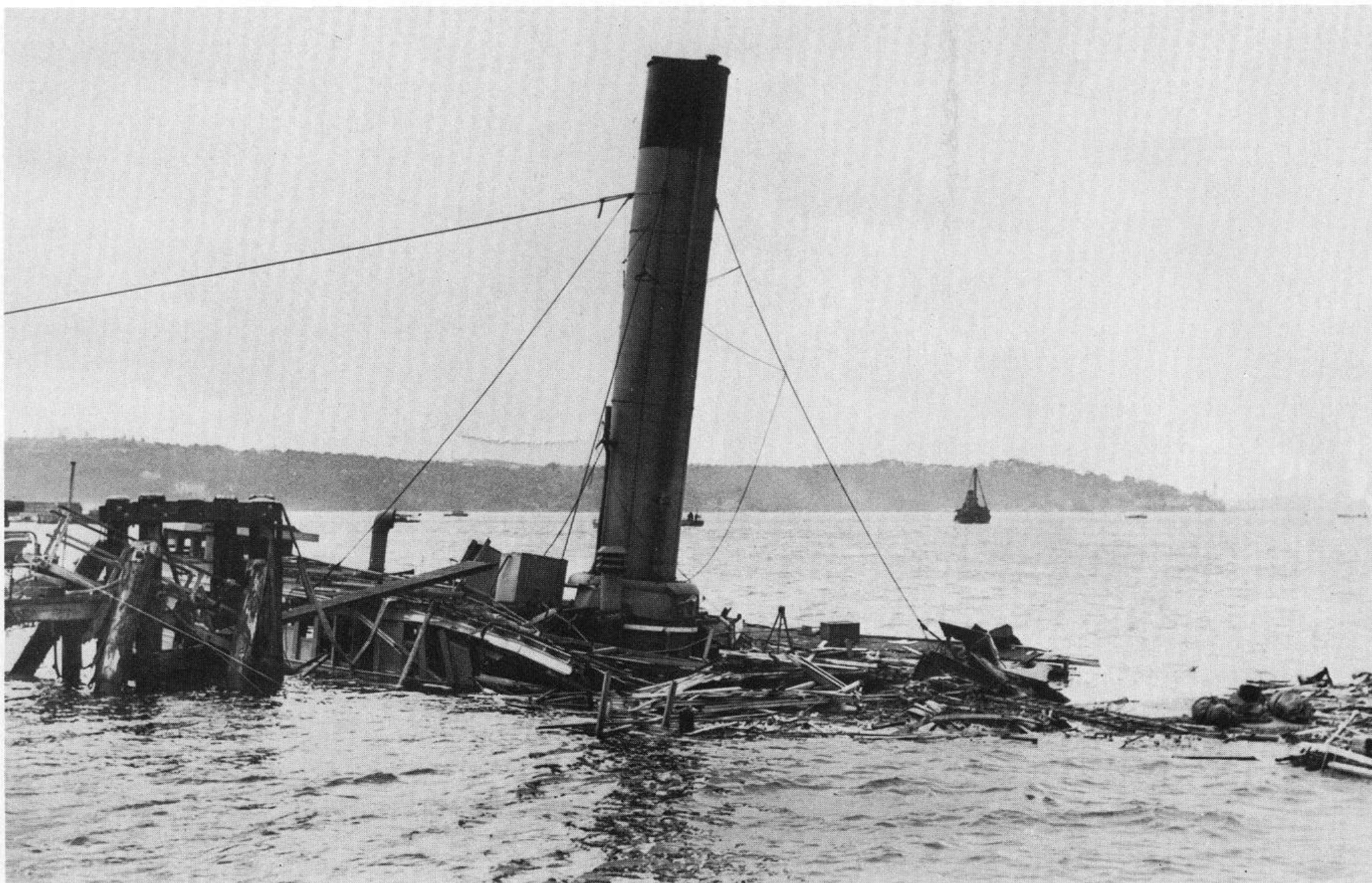
De Indicator registreerde om 03.01 opnieuw een passage van een schip. Dat was de No. 21, die weer de haven binnenvoer na enkele uren tevoren te zijn ontsnapt aan een aanval met dieptebommen van de Yarra. Op dit moment van de Japanse aanval waren de verdedigers meer op



HMAS Kuttabul was een omgebouwde havenveerboot die werd gebruikt als wachtschip.







hun hoede, en na enkele vruchteloze zoekpogingen, werd de *Sea Mist* gealarmeerd wegens een verdacht voorwerp in de Taylor Bay. Bij aankomst zette de *Sea Mist* de hele omgeving in het felle licht en identificeerde het object als een onderzeeër. Daarna verschenen ook de *Yarroma* en de *Steady Hour* op het toneel. Om de beurt vielen zij het duikbootje met dieptebommen aan. Dit duurde tot 08.27 uur, toen luchtballen werden waargenomen en een grote olievlek zichtbaar werd. De *Steady Hour* sleepte met haar anker over de bodem van de Taylor Bay totdat zij tenslotte tegen de romp van de No. 21 aanstootte.

De volgende dag onderzocht een duiker het wrak en bemerkte dat de motoren van het scheepje nog langzaam draaiden. Om de romp werd een aantal kabels en stropen geplaatst en op 4 juni werd de tweemansduikboot naar de oppervlakte gebracht. Geconstateerd werd dat de twee be-

manningsleden de dood hadden gevonden door schotwonden in het hoofd.

Op het Rookwood kerkhof in Sydney vond met militaire eer de crematie plaats van de stoffelijke resten van de vier Japanners, waarna vervolgens de as via Oostafrika naar Japan werd verscheept. Enkele doden van HMAS *Kuttabul* kregen ook een laatste rustplaats op Rookwood, eveneens met militaire eer.

Opmerking verdient nog dat zeventien uur eerder Japanse tweemansduikboten een aanval hadden uitgevoerd op de haven van San Diego op Madagascar. Deze slaagden erin de Britse vrachtvaarder *British Loyalty* en het slagschip HMS *Ramilles* te torpederen. Het eerste zonk en het oorlogsschip liep schade op. Ook van deze aanvallen keerden geen Japanners levend terug.

Met een volledige tweemansduikboot, vervaardigd van de boeg van de No. 21 en het midden-

en achterschip van de No. 14, werd een tocht gemaakt door delen van Australië voor het verwerven van fondsen voor de oorlogvoering. Uiteindelijk kreeg de dwergduikboot een plaats buiten het Australische War Memorial, waar deze zich thans nog steeds bevindt.

Samenvattend kan over de aanval op Sydney worden gezegd dat de verdedigers geluk hebben gehad, hoewel zij toonden de situatie meester te zijn toen de aanval was begonnen. Maar wellicht was de belangrijkste les die de Geallieerden uit het gebeurde konden trekken dat zij te maken hadden met een vastberaden en voor niets terugschrikkende vijand die bereid was tot het uiterste te gaan om z'n plannen te volvoeren, zelfs als hij zeker was daarbij de dood te vinden. Het was een les die in de volgende drie jaar goed tot de Geallieerden zou doordringen.



De tweepersoonsduikboot 'A', onder bevel van Itz 3e kl Katsuhisa Ban, met als tweede man bootsman Namori Ashibi, maakte zich vlak voor de landtong (zichtbaar

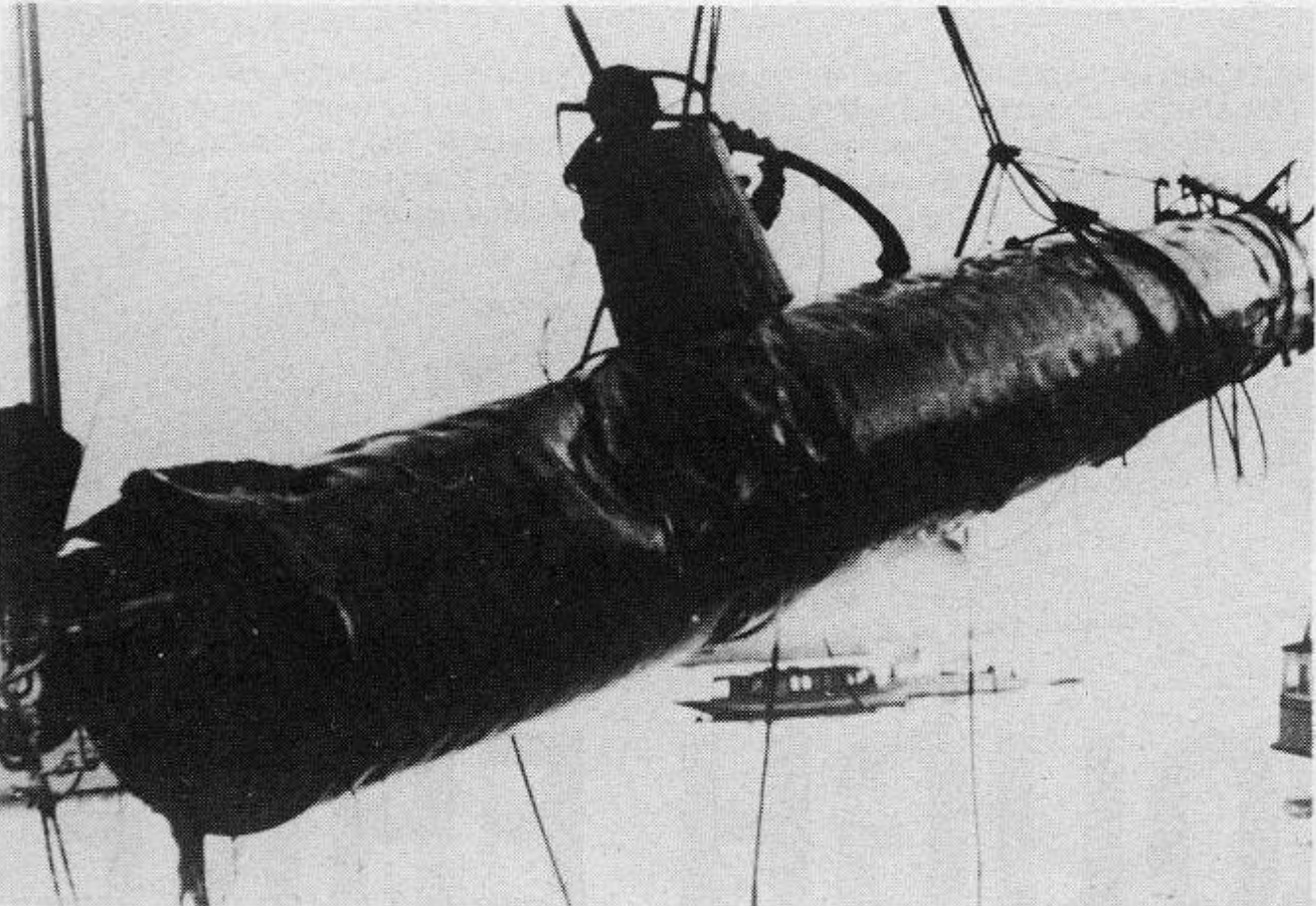
op de achtergrond) gereed om de Amerikaanse kruiser USS *Chicago* aan te vallen. De Japanners misten de kruiser, maar raakten HMAS *Kuttabul*.



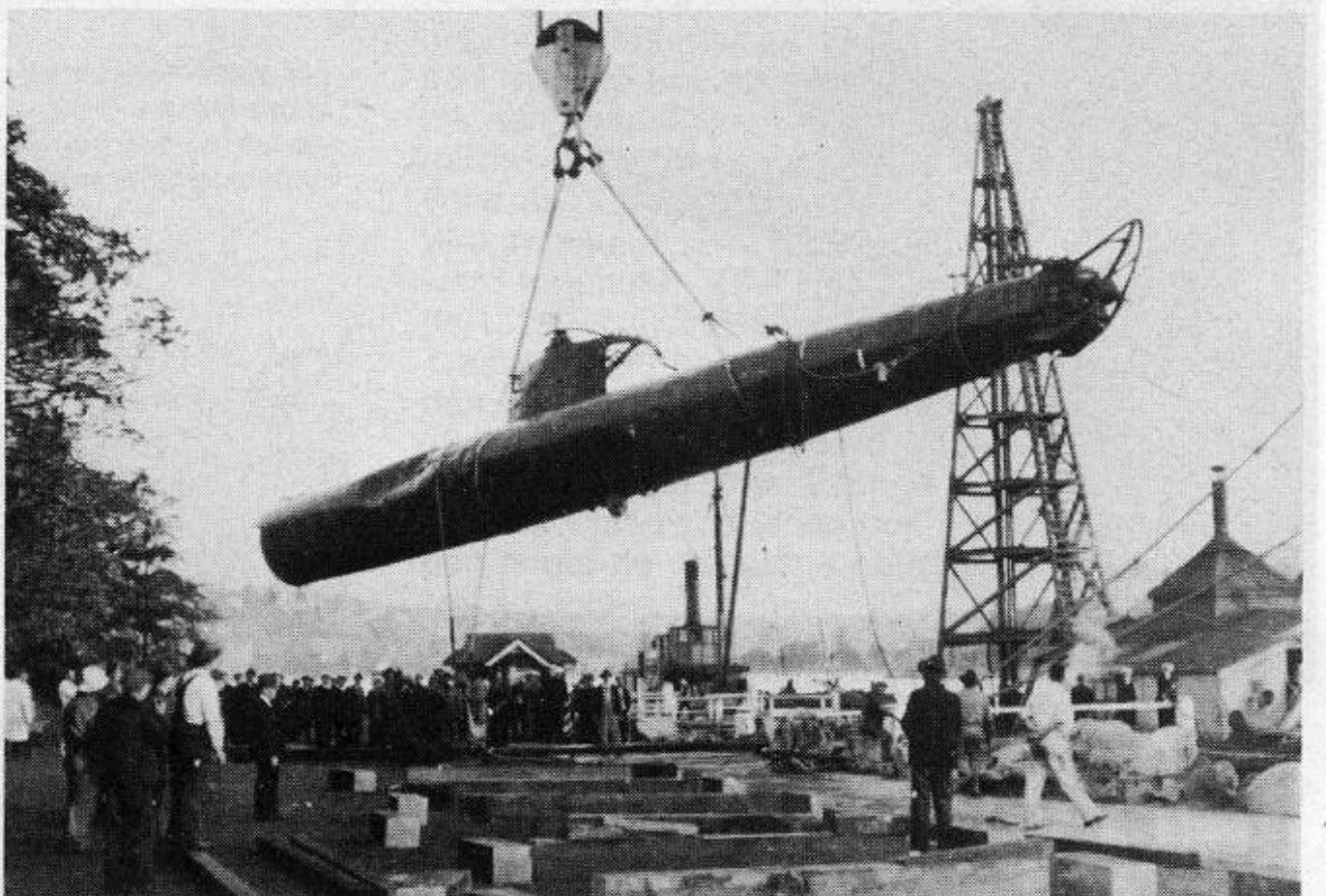
De slachtoffers van HMAS *Kuttabul* werden, al naar hun religieuze overtuiging, verdeeld over drie secties van het Rookwood kerkhof. Hier vindt de teraardebestelling



plaats van de matrozen die tot de Anglicaanse kerk hadden behoord.



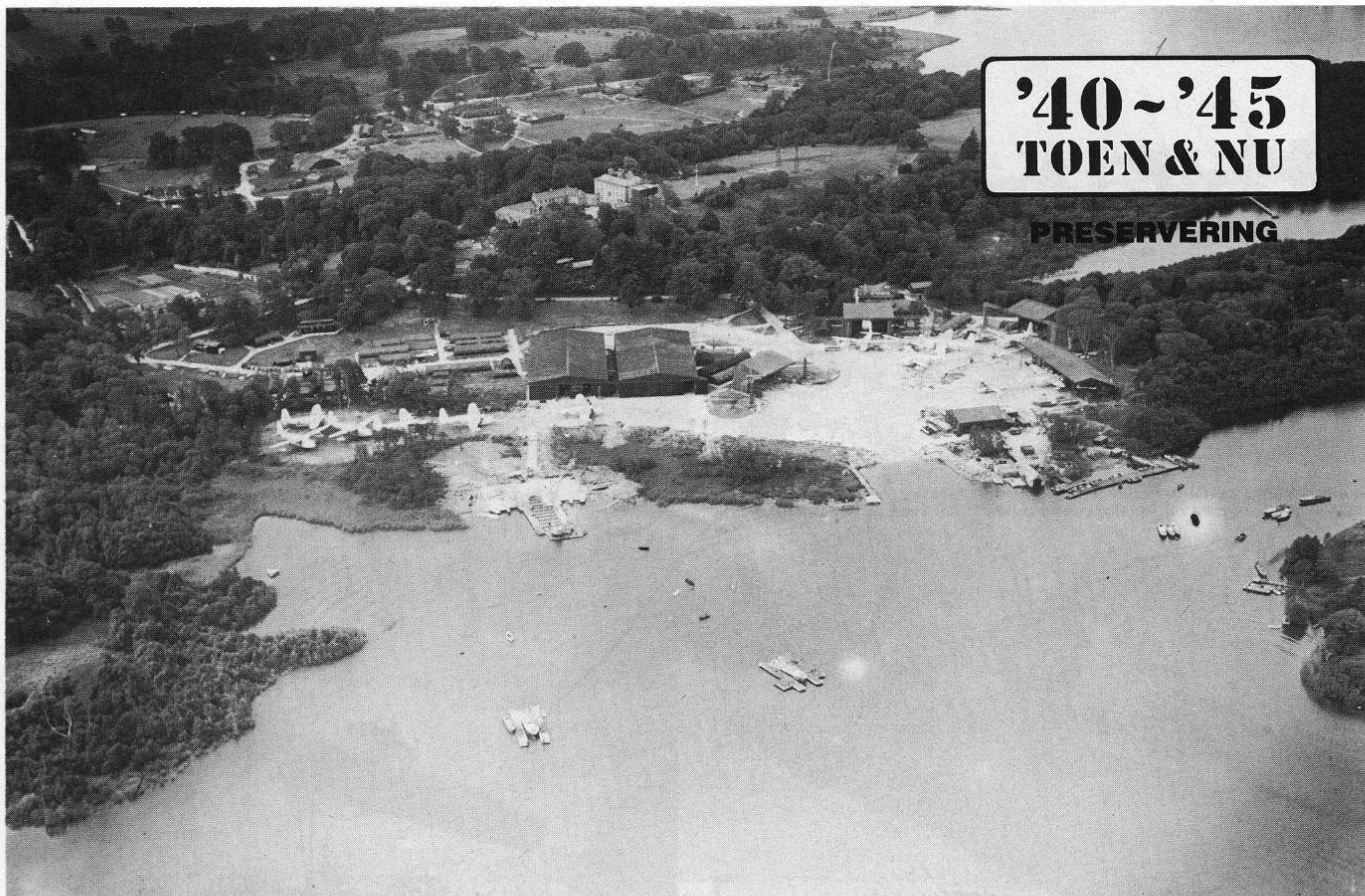
De tweemansduikboot 21 wordt uit de Taylor Baai opgedregd, nadat zij buiten gevecht was gesteld dankzij de oplettendheid van HMAS *Yarroma* en HMAS *Steady*



Hour. De inzittenden, ltz 2e kl Matsuo en bootsman Masao Tsuzuku, werden in de boot gevonden. Beiden hadden zich door het hoofd geschoten.



De dwergduikboot staat thans opgesteld buiten het Australian War Memorial.



**'40~'45
TOEN & NU**

PRESERVERING

LANDEN OP LOUGH ERNE

De geschiedenis van een vliegbootbasis

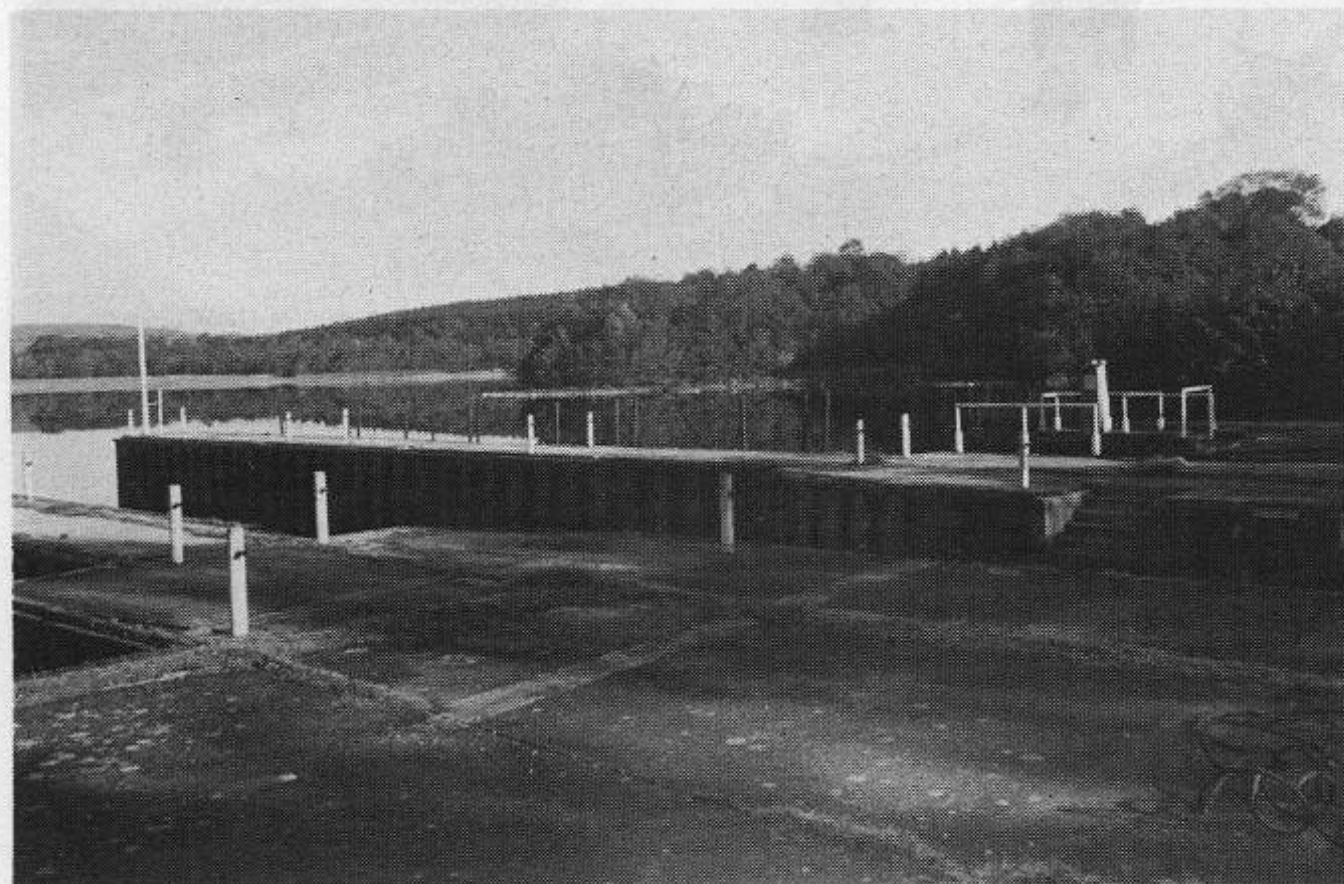
door Ian Henderson

Tegen het eind van 1940 bevonden de Geallieerden zich in de slag om de Atlantische Oceaan in een uiterst kritieke positie. U-Booten hadden de overhand en de verliezen aan koopvaardij schepen waren tot een onaanvaardbare hoogte gestegen. Luchtdekking was een van de methoden de U-Boot dreiging te verlichten, en hoe verder boven de Atlantische Oceaan Coastal Command zijn beschermende parapluie kon uitstrekken, des te veiliger zouden de convoien worden. Het gat waar, noch uit het oosten noch uit het westen, geen luchtdekking bestond, moest worden gesloten, en dat betekende de bouw van vliegvelden in

de meest westelijke delen van het Verenigd Koninkrijk. Om die reden werd in Noord-Ierland begonnen met een programma voor de aanleg van vliegvelden.

Behalve voor bases op het land, werd ook een onderzoek ingesteld naar de aanleg van landingsplaatsen voor vliegboten. Deze hadden het voordeel dat zij weinig of geen bouwactiviteiten vereisten - in ieder geval niet van start- en landingsbanen - en vandaar ook de vlucht van een Grenadier Class vliegboot boven Lough Erne op Eerste Kerstdag in 1940. De Flight voor speciale opdrachten van No. 119 Squadron had tot taak

gekregen een verkenningsvlucht uit te voeren boven Lough Erne, in het graafschap Fermanagh. Na afloop ervan moest verslag worden uitgebracht over de al of niet geschiktheid van Lough Erne als vliegbootbasis. Vandaaruit zou namelijk een extra 160 kilometer luchtdekking kunnen worden toegevoegd aan de squadrons die waren gestationeerd op Loch Ryan in het zuidwesten van Schotland. Ironisch genoeg viel het verslag



Geheel boven: Luchtfoto van de bij Castle Archdale gebouwde vliegboot'haven', waaraan hier de laatste hand wordt gelegd. **Boven:** De 'haven' is thans nog geheel intact. De unieke vorm, speciaal ontworpen om de vliegboten een onderhoudsbeurt



te geven zonder ze uit het water aan land te hoeven brengen, is duidelijk zichtbaar. Is het de enige vliegboot'haven' die er in Europa nog bestaat?



Boven: Gezicht vanuit de lucht op Castle Archdale en de erbij behorende tuinen, afkomstig uit de archieven van 201 Squadron en genomen in 1942. **Onder:** Een vergelijkingsfoto gemaakt ter gelegenheid van een internationale padvinders jamboree in 1983. Hoewel het landhuis na de oorlog werd gesloopt, zijn de bijgebouwen gerestaureerd. Een deel daarvan fungeert thans als jeugherberg, en de rest wordt gebruikt als tentoonstellingsruimte. Let ook op de inmiddels aangelegde jachthaven, rechts boven.



van kapitein-vlieger (Flight Lieutenant) Long en eerste luitenant-vlieger (Flying Officer) Frost ongunstig uit aangezien het meer ongeschikt werd geacht voor grote vliegboten die 's nachts en bij slecht weer moesten opereren. Niettemin leidde

de verslechterde oorlogstoestand op de Atlantische Oceaan tot werkzaamheden die binnen een maand nadat rapport was uitgebracht de basis moesten openstellen. Een belangrijk probleem moest worden opgelost

om de basis aan haar doel te kunnen laten beantwoorden. De vliegboten moesten bij het opstijgen rechtstreeks naar de Atlantische Oceaan vliegen en daardoor een strook grondgebied passeren dat toebehoorde aan de neutrale Ierse Vrijstaat. De Britse vertegenwoordiger in Dublin, Sir John Maffey, begon daarop een reeks onderhandelingen van zeer delicate aard met de Ierse Eerste Minister, Eamon de Valera. Op 21 januari 1941 was de toestemming binnen. Het betekende toen een belangrijke doorbraak in de Brits-Ierse betrekkingen, en aangezien een van de voorwaarden het geheime karakter was van de overeenkomst, is deze thans niet algemeen bekend. Op 27 januari ontving de bevelhebber van Coastal Command, generaal (Air Chief Marshall) Sir Frederick Bowhill van het Ministerie van Oorlogvoering de 'regels' die zouden gelden voor het overvliegen van het stukje Ierse territorium. Deze hielden in dat vluchten over Iers grondgebied moesten geschieden op 'afdoende hoogte'; dat voorts de route over het Ierse fort bij Finner moest worden vermeden, en dat aan geheimhouding van de regeling zo goed mogelijk de hand zou worden gehouden. Gehoopt werd dat de overeenkomst zou kunnen worden uitgebreid, en Sir Fredrick kreeg opdracht er zo snel mogelijk gebruik van te maken. Vanaf 5 februari 1941 begon No. 240 Squadron Lough Erne te gebruiken als een vooruitgeschoven basis voor zijn verouderde Stranraer vliegboten en al op 6 februari vond de eerste vlucht plaats.

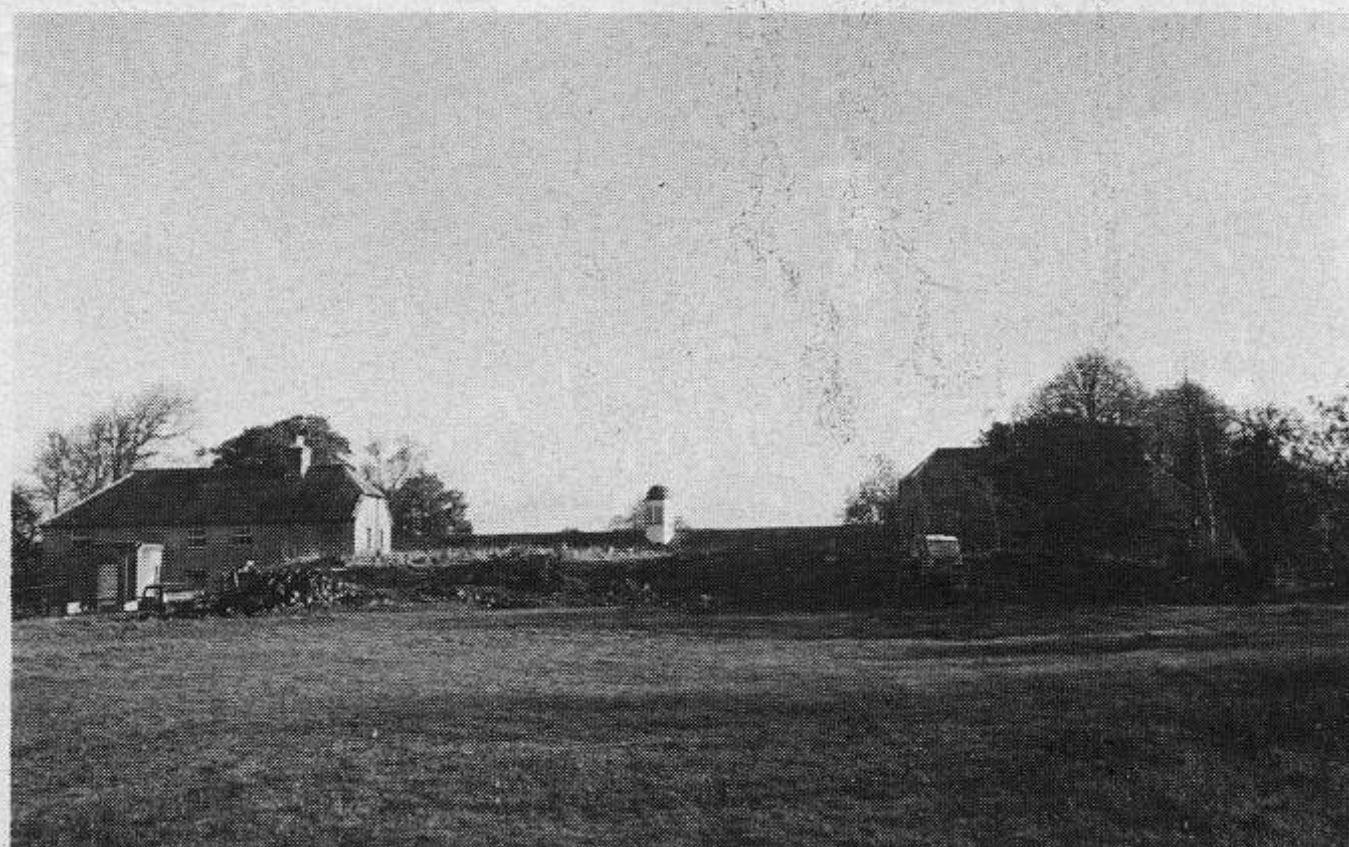
Wat in januari 1941 begon als RAF Lough Erne, werd in januari 1943 RAF Castle Archdale toen de 131e Opleidingseenheid (No. 131 Operational Training Unit) haar definitieve basis had gevonden op het nabij gelegen RAF Killadeas. Eind 1944 waren zo'n honderd vliegboten gestationeerd op Lough Erne. Evenals op alle bases van Coastal Command leden ook hier de bemanningen onder de monotone patrouilles die blijkbaar weinig opleverden.

Lough Erne was bestemd om een vliegbootbasis te worden voor de Amerikaanse marine (zie *Toen en Nu* 34), maar in verband met de oorlog in de Pacific was dit niet doorgestaan. Toch waren de Verenigde Staten betrokken bij een van de eerste acties waardoor Lough Erne faam zou verwerven. Dat gebeurde toen een Catalina van No. 209 Squadron, onder bevel van tweede luitenant-vlieger (Pilot Officer) Briggs, het Duitse vestzakslagschip *Bismarck* in het vizier kreeg. Aan boord van het vliegtuig bevond zich ook de adelporst eerste klasse (Ensign) Smith van de Amerikaanse marine. Deze was op Lough Erne geplaatst om de RAF vertrouwd te maken met haar nieuwe Catalina's. Op het moment dat de *Bismarck* werd gezien, waren de Verenigde Staten nog neutraal, en de betrokkenheid van Smith bleef dan ook vele jaren een geheim.

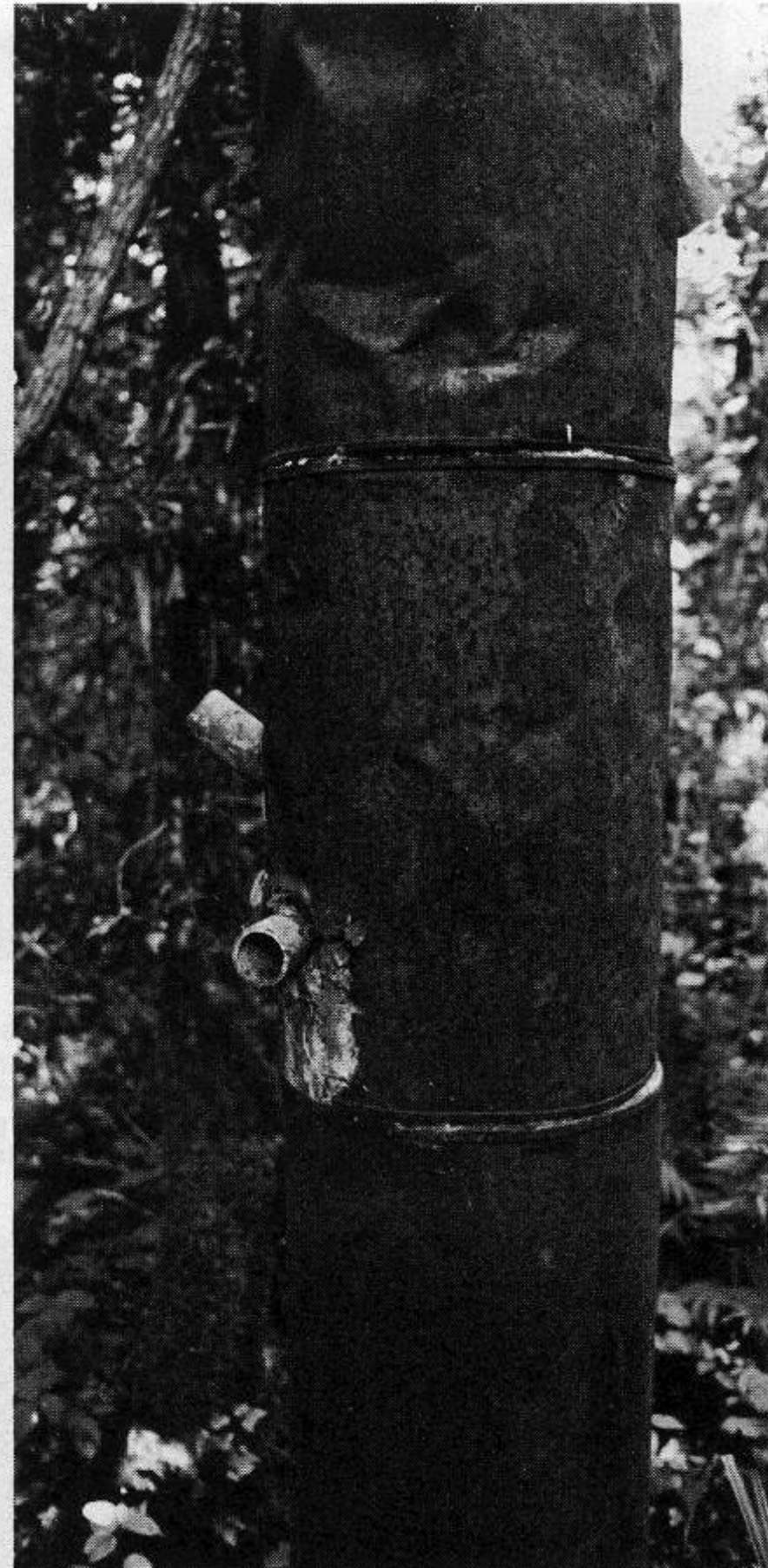
Vele van de bekende RAF squadrons die tot Coastal Command behoorden waren op Castle Archdale gestationeerd - No's 201, 202, 209, 228 en 240, alsmede twee Canadese squadrons, No's 422 en 423 die het overgrote deel van de oorlog zouden verblijven in het graafschap Fermanagh. In het operationele dagboek van No. 422 Squadron is een gedicht geschreven dat de gevoelens weergeeft van de Canadezen bij hun terugkeer naar Noord-Ierland:



Links: Het landhuis waar de familie Archdale reeds generaties lang had gewoond, werd in 1942 ingericht als hoofdkwartier voor de vliegbootbasis. Op het dak de

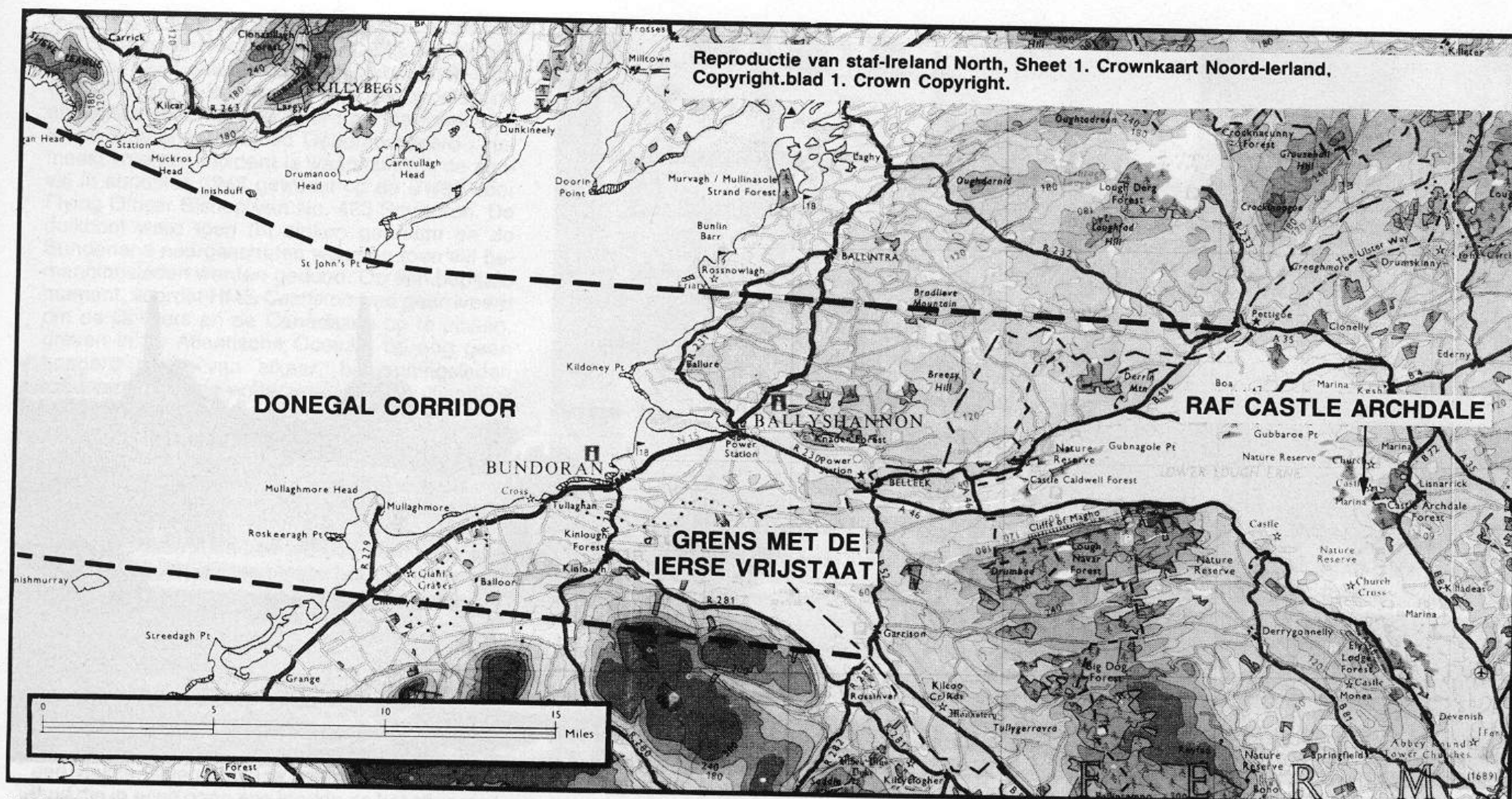


vluchtcontrole apparatuur en ander materieel. **Rechts:** Vandaag de dag is er van de plek waar het huis stond, niets meer over dan een leeg stuk grond.



Archdale House was te ver verwijderd van de landingsbaanverlichting om als verkeerstoren te kunnen dienen, daarom werd op palen een speciale toren voor dat doel gebouwd op Gay Island, midden in het meer. De voeten waar de palen in moesten rusten, waren geïmproviseerd uit oliedrums waarin beton was gestort. Hoewel de toren sindsdien werd ontmanteld, staan de palen nog op hun plaats, een ongewoon, maar duurzaam gedenkteken.





Het feit dat vliegtuigen van de basis Castle Archdale over Donegal Bay en een stukje grondgebied van de Ierse Vrijstaat moesten vliegen om de Atlantische Oceaan

te bereiken, vormde een ernstig probleem dat werd opgelost door delicate onderhandelingen in 1941 met de Ierse premier Eamon de Valera.



Short Sunderlands van No. 422 of van No. 423 Squadron op het droge. Foto van het Canadian Government Photograph Centre. Castle Archdale Country Park gebruikt de oude standplaatsen thans voor caravans.



Evenals de verloren zoon
Zijn leven opnieuw begon
Zo keerden terug naar Archdale Castle
De mannen van het 422 Squadron

Wij stoorden ons niet aan de regen en de modder
Per slot is Fermanagh geen Devon
Maar na wat wij het afgelopen jaar beleefden
Is Lough Erne eenvoudig hemels

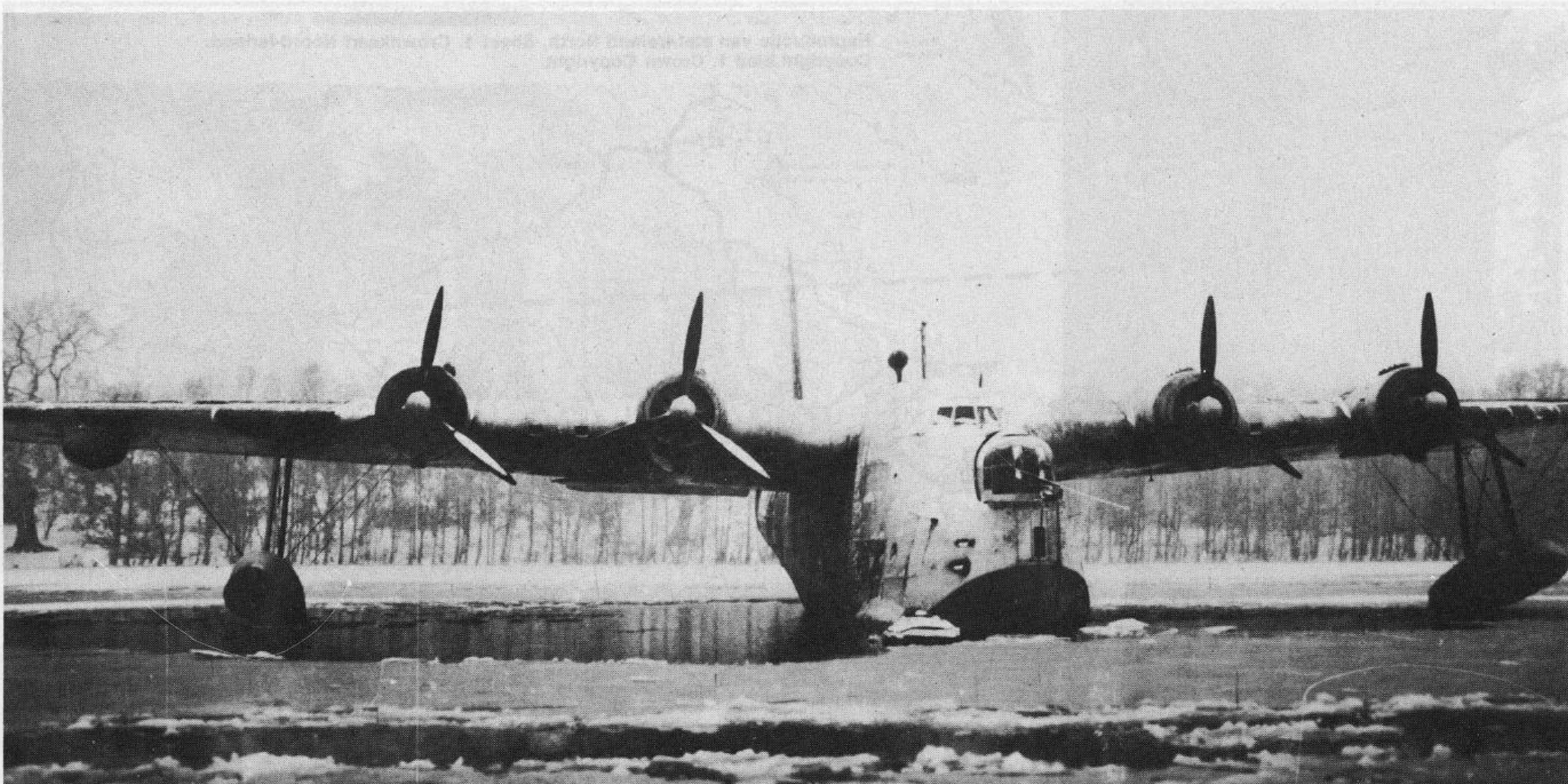
Bij tijden was Castle Archdale zo overvol met piloten dat de omstandigheden tenslotte onhoudbaar werden. Veel officieren hadden hun kwartier in een vochtig deel van het kamp dat bekend stond als 'het stinkdier hol'. Bij de 'volstrekt niet voor bewoning geschikte barakken voor het luchtmacht personeel' stond op een bord geschreven: 'STINKDIER HOL - MAAK JE UIT DE VOETEN - GEEN OBSCENE TAAL - GEEN VROUWEN - HELEMAAL NIETSI'

De Canadese piloten boycotten gedurende een dag de mess uit protest tegen het armetierige eten - een protest dat hun genoegdoening gaf. Daarnaast kan nog worden opgemerkt dat enkele plaatselijke herbergiers voor biefstuk en eieren konden zorgen die van de andere kant van de grens kwamen.

Tussen de patrouilles door heerste er op Castle Archdale, evenals op zoveel andere RAF bases, een druk sociaal verkeer. Party's, dansen, sportwedstrijden en ander amusement hielpen mee de dagen te slijten.

De training voor de onderzeebootbestrijding vond plaats bij de Anti-U-Boat School, bij de Britse Marineluchtvaartdienst (Royal Naval Air Service - RNAS) in Maydown bij Londonderry. Oefeningen in de lucht werden simultaan gehouden met de escorteschepen en de onderzeeboten die in Londonderry lagen. Vliegtuigbemanningen konden ook kennis maken met de 'andere kant' door een plaatsing op een der oorlogsschepen. Een gebeurtenis die met enige scepticisme tegemoet was gezien was de komst van de Type 70 trainer voor de Mark III radar. In plaats van dat de radarantenne op een der vleugels van een vliegtuig was gemonteerd, bevond deze zich in een watertank op de bodem waarvan Ierland in miniatuur was afgebeeld. Het water had tot gevolg dat de radarontvangst tot nul naderde in verhouding tot de respons in de lucht. De Type 70 trainer en de Link trainer werden gecombineerd zodat de piloot en de radarbediener met elkaar konden samenwerken.

Gedurende een groot deel van de oorlog vormde het IJsland-Far Oer gat, dat bekend stond als het gebied van de 'Moorings' of, voor de Duitse U-Boten als de 'Rosengarten', het deel van de Atlantische Oceaan waar boven de vliegboten uit



In januari 1945 was het hele meer bevroren, waardoor het noodzakelijk was alle vliegboten aan land te brengen om te voorkomen dat hun romp zou worden bescha-

digd door het ijs. Hier wordt een machine van No. 201 Squadron uit het water gehaald, waar thans drooggelegd land is.



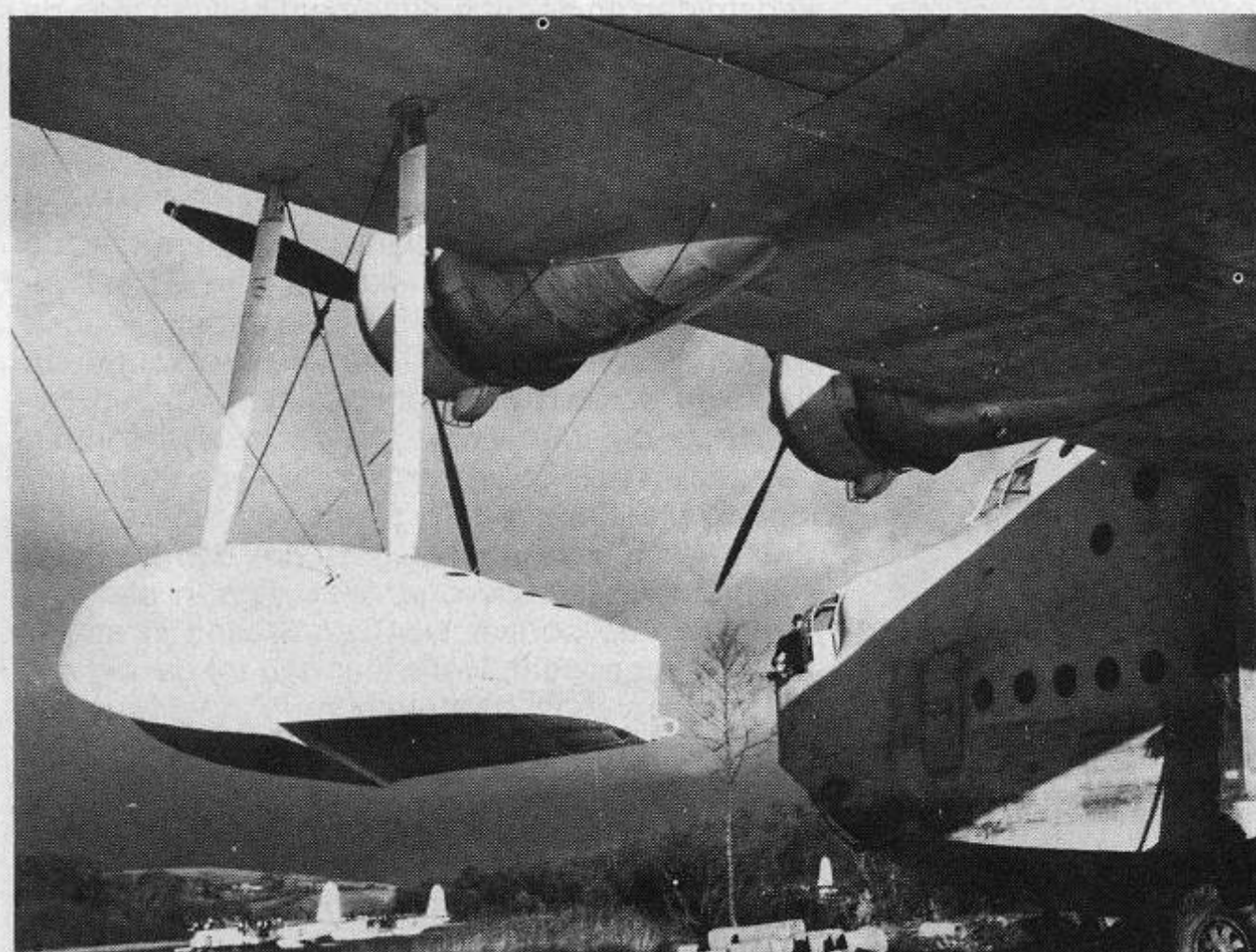
Castle Archdale patrouilleerden. Dit was een gebied van bijna 200 km lang en 200 km breed dat elk vliegtuig bestreek door er heen en weer in zes etappes over heen te vliegen. Het zoeken naar U-Boten gebeurde eerst visueel en vervolgens met de radar. Het was zeer monotoon en schijnbaar

vruchteloos werk; een telegram dat No. 423 Squadron in oktober 1943 ontving van het hoofdkwartier van Coastal Command toont echter het belang ervan aan. De boodschap luidde: 'Het tekort aan waarnemingen van vijandelijke onderzeeboten in het gebied van de Moorings wijst er-

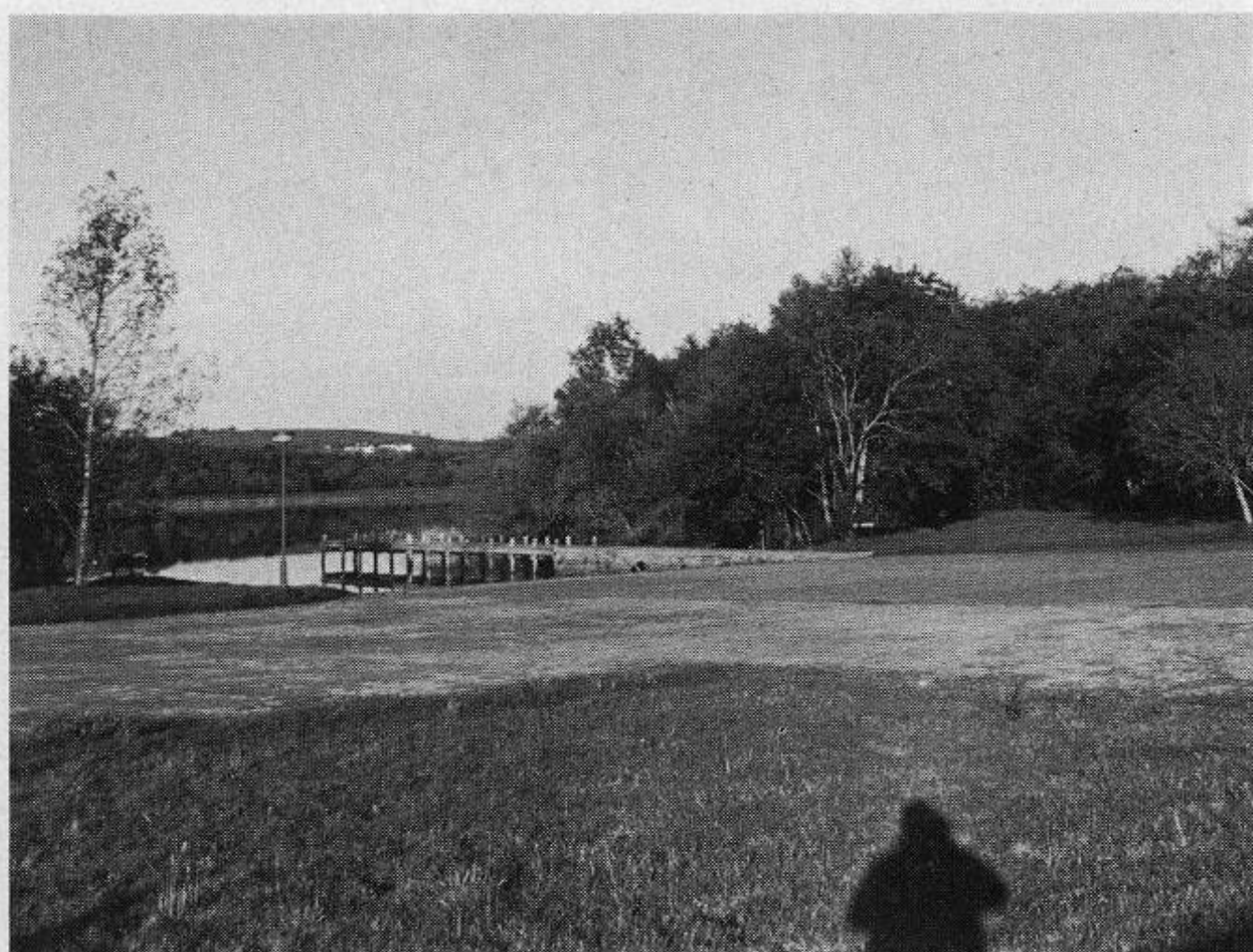
op dat de vijand in dat gebied de uiterste voorzichtigheid betracht, ook al gaat dit ten koste van zijn dynamo's en ongeacht de tijd die het kost. Onlangs krijgsgevangen gemaakte Duitsers bevestigen dat zij uiteindelijk werden gedwongen naar de oppervlakte te komen in de Rosengarten, en wanneer zij dan werden waargenomen door IJslandse vliegtuigen konden zij niet meer duiken omdat zowel de dynamo's als de bemanning waren uitgeput. De waarde van deze onophoudelijke patrouilles is zeer aanzienlijk en de bemanningen dienen te beseffen dat de schijnbaar niets opleverende patrouilles een zeer grote bijdrage hebben geleverd aan successen verderop in het westen.'

Niet alle patrouilles waren zonder resultaat en de successen van de bemanningen op Castle Archdale namen toe naarmate de maanden en jaren verstreken. Uit onderzoek blijkt dat het aannemelijk is dat de Sunderlands die op Lough Erne hun basis hadden, negen U-Boten tot zinken brachten, de eerste in maart 1943 en de laatste in april 1945.

De U-456 die HMS *Edinburgh* had getorpedeerd, kwam eind mei 1943 aan haar eind, mede ook door G-George van No. 423 Squadron. No. 201 Squadron heeft naar alle waarschijnlijkheid drie U-Boten voor zijn rekening genomen toen het op Castle Archdale was gestationeerd, voorts No. 422 Squadron een, en No. 423 Squadron vijf. In



Links: Nauwkeurige bestudering van deze foto wijst erop dat in 1943 nog aan de basis werd gewerkt, in ieder geval aan het gedeelte bij de helling.(IWM) Rechts: Van-



daag de dag leggen er slechts gewone bootjes aan.

maart 1944 wierpen Flight Lieutenant Butler en adjudant onderofficier (Warrant Officer) Morton van No. 422 Squadron, zes dieptebommen naar de U-625. De U-Boot kwam naar de oppervlakte en seinde anderhalf uur later naar de rondcirkelende Sunderland: 'Goed Gebombardeerd'. Het meest vreemde incident is waarschijnlijk de aanval in augustus 1943 geweest op de U-489 door Flying Officer Bishop van No. 423 Squadron. De duikboot werd toen tot zinken gebracht en de Sunderland neergeschoten waarvan toen vijf bemanningsleden werden gedood. Op een bepaald moment, voordat HMS *Castleton* was gearriveerd om de Duitsers en de Canadezen op te pikken, dreef in de Atlantische Oceaan, op nog geen honderd meter van elkaar, bemanningsleden rond van zowel de onderzeeër als het vliegtuig! Het verlies van een vliegtuig kwam meer dan eens voor, het was echter zelden dat dit werd veroorzaakt door een vijandelijke actie. Metaalmoeheid van de toestellen dan wel de gevaren van het landen op een ruwe zee waren de meest voorkomende oorzaken. Tenminste vijftien vliegtuigen van Castle Archdale werden vernietigd met dodelijke afloop en tenminste het dubbel aantal liep schade op. Ongelukken met vliegtuigen schijnen hun eigen specifieke tragische oorzaken te hebben, zoals de propeller die losvloog en in de stuurboord-drijver bleef steken, waardoor de Sunderland onbeheersbaar werd; het vliegtuig dat 's nachts bij het opstijgen, tijdens het taxiën over het water aan de grond liep wegens onvoldoende nacht-betonning; het toestel dat recht in een vlakke, spiegelgladde zee dook; de Sunderland die in ruwe open zee landde na het afwerpen van haar dieptebommen, maar toen de bommenluiken open liet staan; en de MK II Sunderland waarvan in 1945 inmiddels zoveel cylinders waren verwisseld dat de krukkast van een motor zo verzwakt was dat er een explosie plaats vond en er brand uitbrak.

Begin augustus 1945 hadden de operationele squadrons Fermanagh verlaten en op 18 augustus volgde de sluiting van de basis. In december 1945 was er een kleine opleving toen een detachement van No. 201 Squadron terugkeerde om mee te doen aan de operatie 'Deadlight'.



Onvermijdelijk maakte de oorlog slachtoffers. Verliezen op zee hielden in dat de stoffelijke resten zelden werden geborgen. Veel te veel bemanningsleden kwamen om bij ongelukken. Op het kerkhof van de Ierse Kerk in Irvinestown liggen velen van hen begraven.

Castle Archdale vandaag

Lough Erne is thans de voornaamste vakantiestreek voor watersporters in Noord-Ierland. Waar eens de motoren van de Sunderlands ronkten, bevinden zich nu kajuit-motorboten en jolletjes om te vissen. Ironisch genoeg is Lough Erne als watersportcentrum zeer populair bij de Duitsers, terwijl helaas vele Britten er slechts langzaam toe overgaan er ook van te genieten. Castle Archdale is thans een bloeiend vakantiecentrum; er is een natuurpark en een caravancentrum met een speciaal aangelegde jachthaven. Het huis zelf werd na de oorlog gesloopt in verband met bouwvalligheid, maar de bijgebouwen zijn prachtig gerestaureerd. In een ervan heeft in juni 1985 het Departement voor Milieuzaken, dat verantwoordelijk is voor het natuurpark, een permanent expositie over Castle Archdale in de oorlog geopend. De tentoonstelling heet 'An Extra 100 Miles - Castle Archdale at War' en ver-

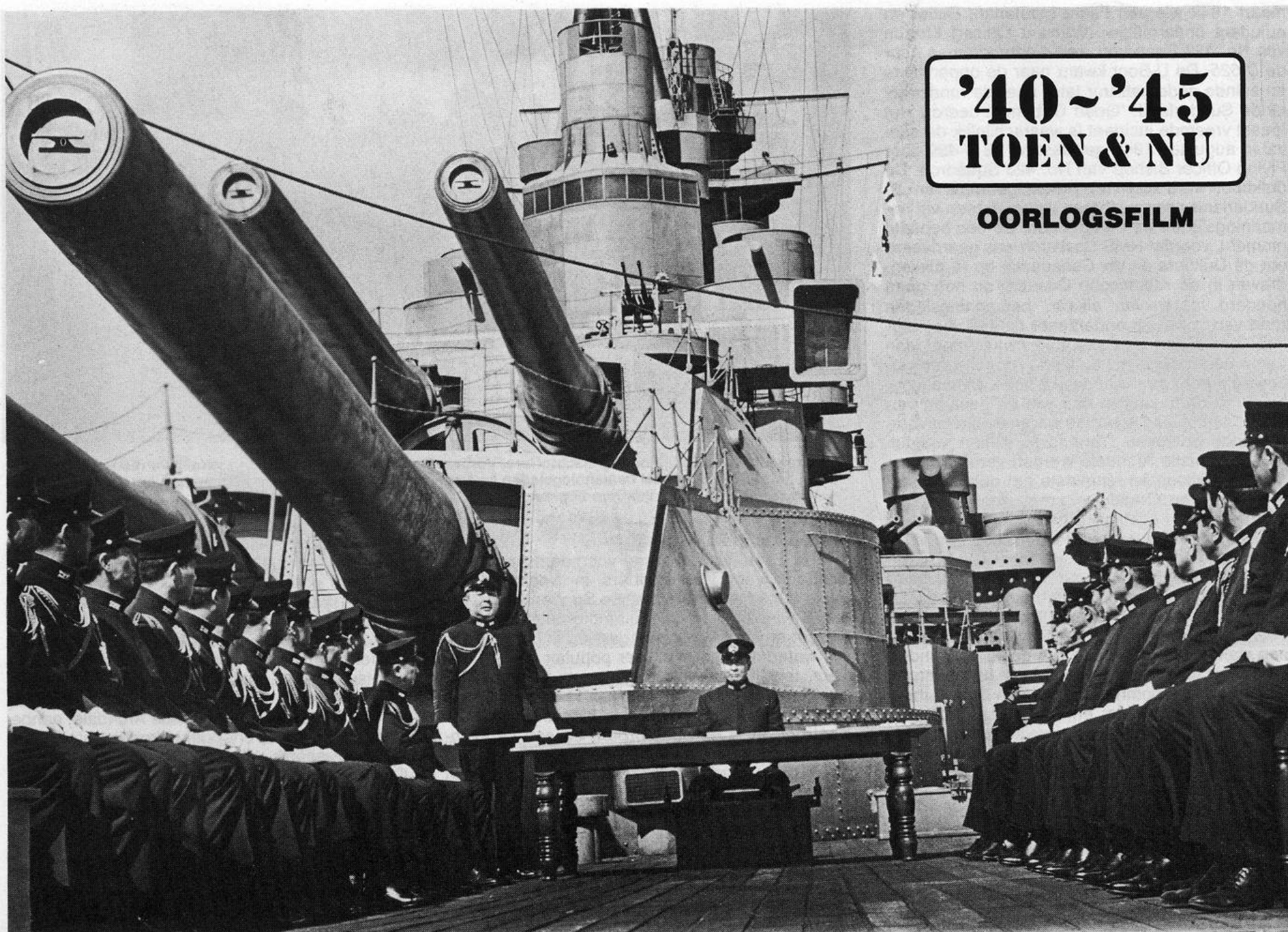
oorzaakte veel belangstelling naar het oorlogsverleden, terwijl ook menig verhaal weer naar boven werd gehaald dat algemeen in vergetelheid was geraakt. Ook zijn allerlei voorwerpen tevoorschijn gekomen die in schuren en op zolders lagen. De tentoonstelling is open van het voorjaar tot de herfst, en de beheerder, Ian Braund, en diens plaatsvervanger, Neil Donaldson, zullen bezoekers gaarne te woord staan, speciaal iedereen die ooit gediend heeft in Castle Archdale, aangezien er nog steeds onopgehelderde punten zijn in de geschiedenis van de basis.

Geruchten zijn er te over omtrent een gezonken vliegtuig dat naar de oppervlakte gehaald en gerestaureerd zou kunnen worden, echte harde bewijzen ervoor zijn evenwel moeilijk te vinden. Een vliegboot zou zeer toepasselijk zijn, en een Sunderland of Catalina nog eens te kunnen zien die opnieuw gevolg gaf aan het in WOII zo bekende sein: 'LANDEN OP LOUGH ERNE'.



Deze zeldzame foto werd in augustus 1945 genomen toen No. 201 Squadron aanstalten maakte om Castle Archdale te verlaten. De foto toont de laatste vlucht door de Donegal corridor. De Sunderlands staan juist op het punt het Ierse luchtruim te

verlaten en weer boven Noord-Ierland te komen. In het centrum van het dorp, achter de staart van de NS-H, bevindt zich de wereldberoemde Belleek aardewerfbriek.



**'40~'45
TOEN & NU**

OORLOGSFILM

TORA! TORA! TORA!

Met uitzondering van de vierde juli heeft geen datum in de Amerikaanse geschiedenis meer belangstelling ondervonden dan 7 december 1941, de dag waarop de Japanners de Amerikaanse vloot in Pearl Harbor aanvielen en de Verenigde Staten onverhoeds in de Tweede Wereldoorlog stortten.

Veel films zijn gemaakt waarbij de verrassingsaanval als dramatische achtergrond dienst doet voor de rest van het verhaal. De film *Tora! Tora! Tora!* die Twentieth Century Fox in 1970 uitbracht was echter de eerste die van beide kanten de geschiedenis van de aanval liet zien. Het was ook de eerste film over de oorlog in de Pacific die gemeenschappelijk door de voormalige vijanden was gemaakt.

De vroegste rolprent over het onderwerp was een Japanse propaganda-film die niet lang na de aanval werd opgenomen en bestemd was voor het thuisfront. Andere films waren *Remember Pearl Harbor*, *Air Force* en *From Here to Eternity*. Japan produceerde toen *I Bombed Pearl Harbor* die handelde over de periode na de aanval tot aan de belangrijke slag bij Midway.

Met *Tora! Tora! Tora!* wilde Darryl Zanuck zijn kassucces *The Longest Day* uit 1962 herhalen (zie *Toen en Nu* 4), waarin hij dezelfde pseudo-documentaire stijl gebruikte met afwisselend scènes van de elkaar bestrijdende partijen terwijl het verhaal zich ontvouwt. De Japanners moesten Japans spreken (wat met ondertitels werd vertaald), en elke denkbare inspanning werd geleverd om de historische betrouwbaarheid te vergroten.

De film zou echter wat een aspect betreft van zijn voorganger verschillen: terwijl *D-Day* een geallieerde overwinning was, moest Zanuck nu de ge-

schiedenis vertellen van Amerika's grootste nederlaag: de 'dag der schande', de 'day of infamy', woorden die president Roosevelt bezigde toen hij het Congres vroeg de oorlog te verklaren aan Japan. Zouden de Amerikanen daaraan willen worden herinnerd, en er zelfs voor willen betalen om die herinnering op te halen. Zanuck antwoordde zijn critici aldus: 'Het publiek zit mogelijk niet te wachten op *Tora! Tora! Tora!*, maar het publiek weet nooit wat het wil totdat het wordt aangeboden'. Niettemin, zelfs nadat Twentieth Century Fox had besloten met de productie van de film door te gaan, moest Zanuck pagina-grootte advertenties plaatsen in de *New York Times* en in de *Washington Post* om de uitbeelding van een Amerikaanse nederlaag te rechtvaardigen.

Elmo Williams had de moed als producent op te treden van de film die inmiddels reeds het onderwerp was geworden van critiek en controverses. Ook stelde hij zich achter de beslissing twee afzonderlijke films te maken - een in Japan en een voornamelijk op Hawaï - om ze daarna als een geheel te monteren. Williams bracht twee volledig gescheiden productieteams tot stand - een voor Hawaï onder de regisseur Richard Fleischer met Amerikaanse technici en een Amerikaanse bezetting en een voor de opnamen in Japan onder de regisseurs Toshio Masuda en Kinji Fukasaku met Japans personeel en Japanse spelers. Als assistent regisseur trad in Japan Otto Lang op.

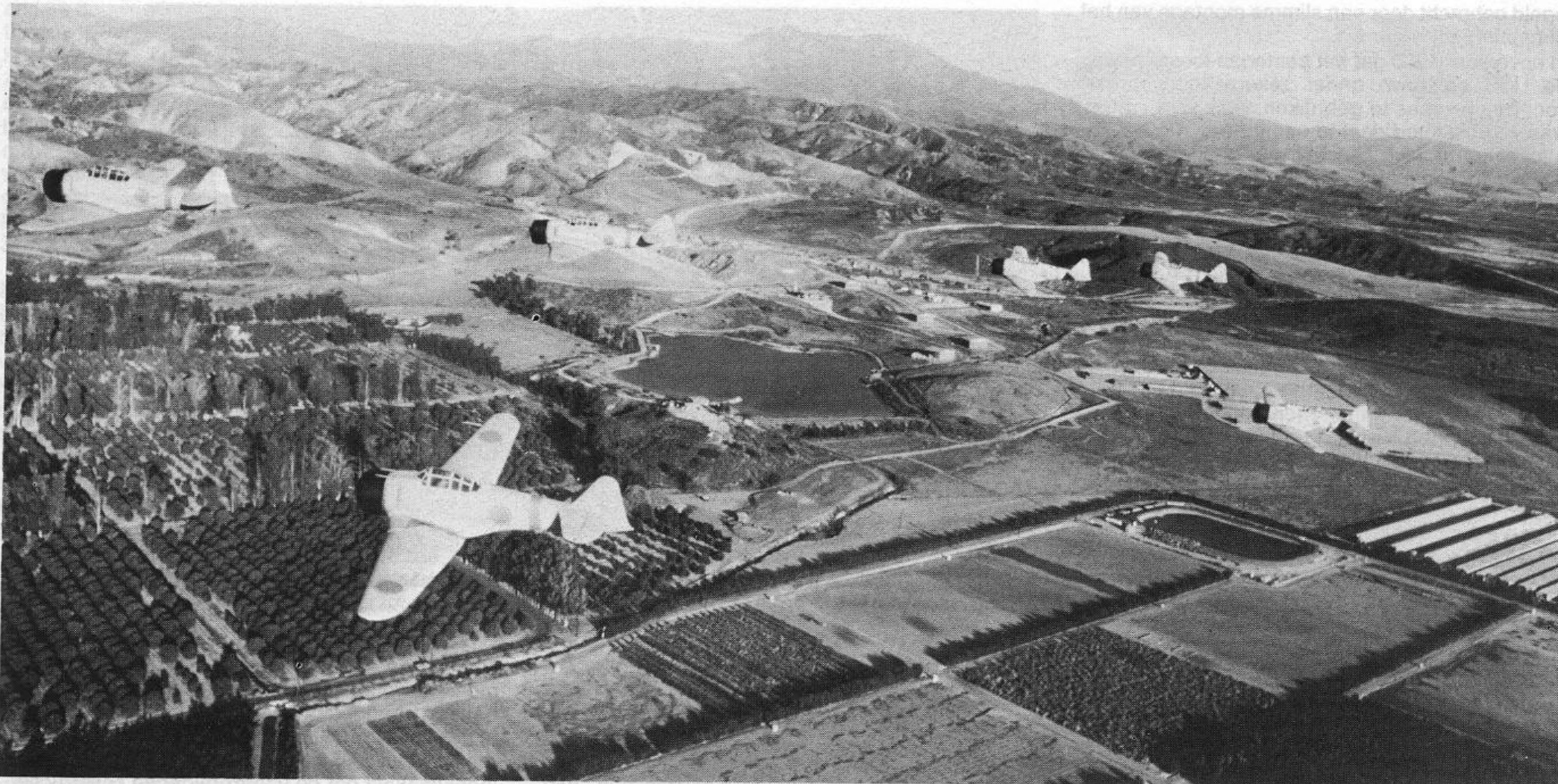
Toen voor het eerst werd voorgesteld een dergelijke film te maken en de medewerking van de Japanse regering werd gevraagd, waren de Japanners nogal geschokt door het idee, zowel in de filmindustrie als in het zakenleven. Mensen uit allerlei lagen van de bevolking waren alleen al door

de gedachte met afschuw vervuld en vroegen zich af: 'waarom oud zeer oprakelen?' Gepensioneerde officieren en oorlogsveteranen bezagen het plan met achterdocht, vreemde dat Japan opnieuw door de hele wereld in het verdomhoekje zou worden gezet. Bij nader inzien echter, realiseerden de mensen zich dat er vele jaren waren voorbij gegaan ... de vijanden van vroeger waren nu vrienden en geallieerden ... en de kortstondige triomf van Pearl Harbor die later voor Japan een tragedie werd, was een verhaal dat moest worden verteld.

Conform deze laatste zienswijze aanvaardden de autoriteiten het concept van de film en de gezamenlijke inspanning nam een aanvang, waarbij wederzijds werd overeengekomen dat beide films de verhalen zouden vertellen zoals deze waren gebeurd, zonder enige verfraaiing of opsmuk.

Minoru Genda, de toen jonge commandant die de verantwoordelijkheid kreeg opgelegd om het plan voor de raid te ontwerpen, en die ten tijde van het maken van de film lid was van het Japanse Lagerhuis, beschreef zeer toepasselijk het doel van de filmmakers: 'Ik hoop dat wij allen het niveau van intelligentie en begrip hebben bereikt waarop naties de geschiedenis kunnen weergeven zoals deze werkelijk plaatsvond'.

Volgens Japanse filmpublikaties was er in de geschiedenis van de Japanse filmindustrie geen andere film aan te wijzen waarvoor 'zulk nauwgezet en uitgebreid onderzoek' was verricht. Zich buigend over regeringsdocumenten, onderzoek verrichtend naar oude foto's, gesprekken voerend met de familieleden van wijlen admiraal Yamamoto, plannen en gedetailleerde beschrijvingen opduikend van de marine vliegtuigen, en speurend naar de blauwdrukken van de slagschepen



Viucht der verbeelding. Een groep Zero jagers, ook wel Navy O's genoemd. In dit geval waren het omgebouwde AT-6 Texans, of Harvards, zoals ze buiten de Verenigde Staten werden genoemd. Hier vliegen de alias Japanse jagers over Oahu.

De transformatie van de toestellen werd bereikt door de wielen te bedekken, de motorkap te modificeren, ronde vleugeltips aan te brengen en de cockpit van een nieuw dak te voorzien.

Nagato en *Akagi*, bestudeerden de onderzoekers aldus elk mogelijk facet uit de desbetreffende periode om tegemoet te komen aan de officiële eis uit Tokio dat de film authentiek behoorde te zijn. De belangrijkste Japanse rollen waren voor Soh Yamamura die admiraal Yamamoto speelde, verder voor Takahiro Tamura als luitenant ter zee eerste klasse Mitsuo Fuchida, en voor Tatsuya Mihashi als kapitein-luitenant ter zee Minoru Genda.

Als bronnenmateriaal voor de film werden de boeken gebruikt van twee militaire historici: *Tora! Tora! Tora!* van Gordon W. Prange, hoogleraar in de geschiedenis aan de Universiteit van Maryland en voormalig lid van de staf van generaal Douglas MacArthur in Tokio, en *The Broken Seal* van Ladislav Farago. Dit laatste boek bevat in feite het verhaal van het breken van de Japanse code voorafgaande aan de aanval. (Farago was ook de auteur van de bestseller *Patton: Ordeal and Triumph*, op welke biografie de in 1970 uitgekomen film van Twentieth Century Fox *Patton* was gebaseerd. Zie *Toen en Nu* 7.)

Een van de moeilijkst op te lossen problemen vormde het vinden van authentieke en bruikbare Japanse vliegtuigen van het type die indertijd werden gebruikt bij de aanval op Pearl Harbor: de Mitsubishi 'Zero's, ook wel Navy O's genoemd, de Aichi 'Vals' en de Nakajima 'Kates'. Een rondgang over de eilanden in de Pacific leerde dat er nauwelijks genoeg over waren om uit delen daarvan luchtwaardige toestellen samen te stellen voor het verfilmen van de aanval. Aangezien het kennelijk te duur was replica's te laten fabriceren van deze Japanse vliegtuigen, werd besloten bestaande Amerikaanse types te modificeren en om te bouwen, en dat voorts te doen met toestellen waarmee nog veilig kon worden gevlogen.

Amerikaanse vliegtuigen uit het begin van de oorlog waren nog vrij gemakkelijk te verkrijgen. Van de P-40 jagers die ten tijde van de aanval nog konden opstijgen werden er twee gevonden die zodanig operationeel werden gemaakt dat er veilig mee kon worden gevlogen. Om de komst van B-17's uit de Verenigde Staten op het hoogtepunt van de aanval te kunnen filmen, bleken genoeg toestellen van dit type voorhanden omdat zij nog steeds op grote schaal werden gebruikt bij het bestrijden van bosbranden. Nadat men er vijf bij elkaar had, bleek dat een ervan tijdens de oorlog generaal MacArthur's persoonlijke vliegtuig was geweest.

Op Barber's Point Naval Station, waar de 'Tora luchtmacht' was ondergebracht werden 30 'Japanse' vliegtuigen in elkaar gezet door het modificeren van de Harvard toestellen AT-6 (de marine-uitvoering SNJ) en BT-13. De North American AT-6 Texan (Texan is de Amerikaanse naam voor de Harvard) werd omgebouwd tot de

Japanse Zero jager, terwijl van de B-13 de Japanse duikbommenwerper Val werd gemaakt, en uit een combinatie van de AT-6 en de BT-13 de Japanse torpedobommenwerper Kate werd gebouwd.

De 'Tora luchtmacht' bestond ook uit twintig andere luchtwaardige toestellen: twee P-40 Curtiss Warkhawks, een Consolidated Catalina PBY bommenwerper en patrouilletoestel van de marine, P-51 North American Mustangs, een Stearman tweedekker (een WO II toestel voor beginners), een SNJ trainingstoestel voor de marine, een Bell Jet Ranger helicopter, de reeds genoemde B-17 Flying Fortresses, alsmede zes gemodificeerde AT-6 en BT-13 Harvards die bij de opnamen in Japan werden gebruikt. De helicopter diende als 'platform' voor luchtopnamen, terwijl de PBY en de SNJ ook werden ingeschakeld om voor camerawerk.

Een van de ernstigste moeilijkheden waarmee de filmmakers te kampen hadden was de strijd die zij met het Amerikaanse Ministerie van Defensie moesten voeren voor het beschikbaar stellen van een vliegdekschip om het opstijgen en landen van de Japanse vliegtuigen in beeld te kunnen brengen. Omdat de meeste oorlogsfilms militaire faciliteiten in een of andere vorm vereisen, is de hulp van het Pentagon van het grootste belang voor het succesvol opnemen van veldslagen en dergelijke in Amerikaanse films. Twentieth Century Fox had het Ministerie van Defensie sinds de

aanvang van het project in 1966 op de hoogte gehouden van de voortgang ervan. Iedere officiële steun zou afhangen van de goedkeuring van het script en de betaling door de filmaatschappij van alle kosten die zouden worden gemaakt bij het beschikbaar stellen van faciliteiten en materiaal. In dit geval moest Fox niet alleen het Departement van Defensie overtuigen van het belang van het beschikbaar stellen van een Amerikaans vliegdekschip om de rol te vervullen van Japans oorlogsschip, maar moest de filmaatschappij ook de veiligheidseisen ondervangen. Het Departement schreef: 'De bemanning op het vliegdek verricht veeleisende en riskante werkzaamheden onder de best denkbare omstandigheden. Te eisen dat zij werkt met verouderd materiaal waarmee zij niet vertrouwd is zou betekenen dat voor de bemanning en de piloten onaanvaardbare risico's zouden worden toegevoegd aan hun reeds riskante taak.'

De kwestie was in 1968 nog niet opgelost toen de opnamen op het punt stonden te beginnen. Hoewel de Amerikaanse marine positief tegenover de onderneming stond was de afdeling voorlichting van het Departement van Defensie bezorgd over het tumult dat zou ontstaan als een militair tijdens het opnemen van de film zou worden gedood. Tenslotte stemde de producer, Elmo Williams, ermee in dat de opnames van de landingen zouden vervallen - in potentie gevaarlijker dan het opstijgen - en de landing van Fuchida's Zero werd in



De Kate torpedobommenwerpers ontstonden door delen van tien Texans te combineren met die van tien BT-13 Vultee Vibrators.

beeld gebracht door een slimme montage van het filmmateriaal.

In november 1968 gaf het pentagon toestemming de USS Yorktown onder zekere voorwaarden voor de opnames te gebruiken, welk schip reeds was voorbestemd deel te nemen aan het Apollo-ruimtevaartproject. Slechts gequalificeerde piloten van vliegdekschepen zouden mogen worden ingezet om de vliegtuigen te bemannen. Dertig van deze vliegers werden geconcentreerd op de marine vliegbasis El Toro bij Los Angeles om zich vertrouwd te maken met de gereconstrueerde, door propellers aangedreven vliegtuigen, voordat deze 30 toestellen in San Diego aan boord van de Yorktown werden genomen. Voor het transport van de toestellen naar Hawaii zou Fox het normale vrachttarief moeten betalen.

Na het repeteren en oefenen vonden in de ochtendschemering van de 4e december de opnamen plaats van het opstijgen der vliegtuigen, waarbij 29 toestellen werden gebruikt. Bepaalde gedeelten van de sequenties werden later gedupliceerd voor de film *Midway* en niet lang geleden ook voor de TV-serie *Pearl*. Het gebruik van een modern vliegdekschip schiep een apart probleem dat de filmmakers echter slim wisten te maskeren, behalve in een scène waar het schuine vliegdek zichtbaar is.

Tegen de tijd dat het vliegdekschip Hawaii bereikte beschikte Elmo Williams over al de opnamen die hij nodig vond, en hij was gereed om te beginnen met filmen op Oahu. Uit zo'n 250 sollicitanten werden 41 piloten gekozen, van wie de meesten meer dan 4.000 vlieguren hadden, om boven Hawaii met de toestellen de lucht in te gaan. Van deze vliegers waren er 24 die bij de Amerikaanse marine, de luchtmacht, of de mariniers als piloot dienden, en die verlof hadden genomen om in de film *Tora! Tora! Tora!* te vliegen. Drie van de 41 waren burgers, terwijl de overige allen in militaire dienst waren geweest. Enkel waren lid van de Hawaii National Air Guard. Zij verdienden 180 dollar per dag, de gelegenheid met de oude kisten te vliegen vormde voor de vliegers ongetwijfeld een veel grotere drijfveer. Op de dag dat het filmen in Hawaii begon, de 20e januari 1969, liepen de Amerikaanse piloten, gekleed in bruine, met een bontkraag afgezette Japanse vliegerpakken, in eendegang naar de als replica's bedoelde japanse vliegtuigen. De regis-



Opstelling van de redelijk omvangrijke stal contemporaine automobielen die voor de film werden verzameld. Vooraan een Mercury coupé 1940.

seur van de luchtoperaties, Art Wildern (een gepensioneerde luitenant-kolonel van de luchtmacht) liet vervolgens de dertig toestellen heen en weer vliegen boven de zee-kanten van het eiland Oahu, voorts over ananas- en suikerplantages en over de beroemde Kolekole pas. Alles de routes die de Japanners op 7 december 1941 hadden genomen, werden steeds opnieuw gevlogen om de vlucht in de ochtendschemering en in de vroege morgen te reconstrueren waarbij de Japanners in twee golven met 352 toestellen Pearl Harbour aanvielen. Tijdens deze vluchten cirkelde voortdurend de Bell Jet Ranger helicopter rond om de massale formaties vanuit iedere mogelijk standpunt te filmen. De opnamen in de lucht vergden meer dan twee weken en bij elkaar kostte het totale vlieggedeelte uit de film 2.500.000 dollar.

Het Departement van Defensie had ermee ingestemd verscheidene van de originele locaties beschikbaar te stellen voor opnames. Hiervoor werden toneelsets gebouwd die het vliegveld Hic-

kam en de marine luchtmachtbasis Ford Island moesten voorstellen zoals deze er voor 7 december 1941 hadden uitgezien. Elmo Williams schatte dat ongeveer 500 man technisch personeel, de meeste van hen aangenomen op Hawaii, waren ingeschakeld om de voorbereidende constructiefase af te ronden, en voorts de grote aantallen voertuigen bij elkaar te krijgen, tesamen met een uitgebreid assortiment andere requisieten. De verzameling auto's trok zeer veel belangstelling. Deze bestond uit ongeveer 25 modellen van voor 1941 en ongeveer 55 leger- en marinevoertuigen (afhankelijk van de scènes werden deze de ene keer legergroen en de andere keer mariniersgeverfd). Onder de militaire voertuigen bevonden zich jeeps, commando en stafauto's, ambulances, weapon carriers, bussen, motorfietsen en vrachtwagens van allerlei types - brandweerwagens, hijskranen, trekkers, takelwagens, bommenladers, vuilniswagens en zelfs burgervrachtwagens.

Tegelijkertijd was men bezig met verscheidene



Kapitein-luitenant ter zee Minoru Genda, gespeeld door Tatsuya Mihashi wordt aan boord van het vliegdekschip *Akagi* verwelkomd, gereed om de aanvalsplannen voor

te bereiden. Genda zou na de oorlog stafchef worden.

andere bouwprojecten teneinde de totale productiefase op Hawaii te kunnen voltooien. Hiertoe behoorde de bouw van het achterdeel van de USS *Arizona* op een paar barken die waren afgemeerd dichtbij de plaats waar het slagschip in 1941 lag. De reconstructie van dit deel van de *Arizona* was op schaal 1:1, echter Williams moest z'n toevlucht nemen tot miniatures om de hele vloot compleet te krijgen. De kosten van deze modellen (met inbegrip van die in Japan) beliepen 3.500.000 dollar.

De opnamen in Japan

De camera's begonnen in Japan te lopen op een heldere ochtend in maart 1969. Deze opnamen vonden plaats op de luchtmachtbasis Ashiya op Kyushu, halverwege Fukuoka en Kokura. Op het strand daar was levensgroot driekwart deel gereconstrueerd van het Japanse vliegdekschip *Akagi*, het vlaggeschip van admiraal Nagumo tijdens de aanval op Pearl Harbor. Tweeduizend meter verder, in de baai van Kagoshima, doemde tegen de achtergrond van lage bergen de *Nagato* op, met haar voorsteven in de richting van de zee. De *Nagato*, met een lengte van 198 meter en tien lagen hoog, en gebouwd volgens de oorspronkelijke plannen, was het grootste filmdecor dat ooit in Japan was gebouwd.

De echte *Akagi*, waarvan de romp oorspronkelijk gebouwd was voor een slagkruiser, werd door de Amerikaanse marineluchtmacht tot zinken gebracht tijdens de slag bij Midway in 1942. De 39.000 ton metende *Nagato* overleefde de oorlog, maar zinkte in 1946 bij Bikini als gevolg van de daargehouden proeven met atoombommen.

De scènes die op het dek van de *Akagi* werden gefilmd betroffen onder meer de voorbereidingen voor de start naar Pearl Harbor, en scènes waarbij het warmlopen van de vliegtuigmotoren in beeld werd gebracht. De *Nagato* vormde het middelpunt voor de sequenties waarin admiraal Yamamoto in 1939 het commando over de Keizerlijke Japanse Vloot overneemt van admiraal Zengo Yoshida. Ook andere opnamen met Yamamoto vonden op de *Nagato* plaats. Op het halfdek verdedigde Yamamoto zijn plan om de Amerikaanse



Takahiro Tamura als luitenant ter zee 1e klasse Mitsuo Fuchida, commandant van de Eerste Luchtvloot.

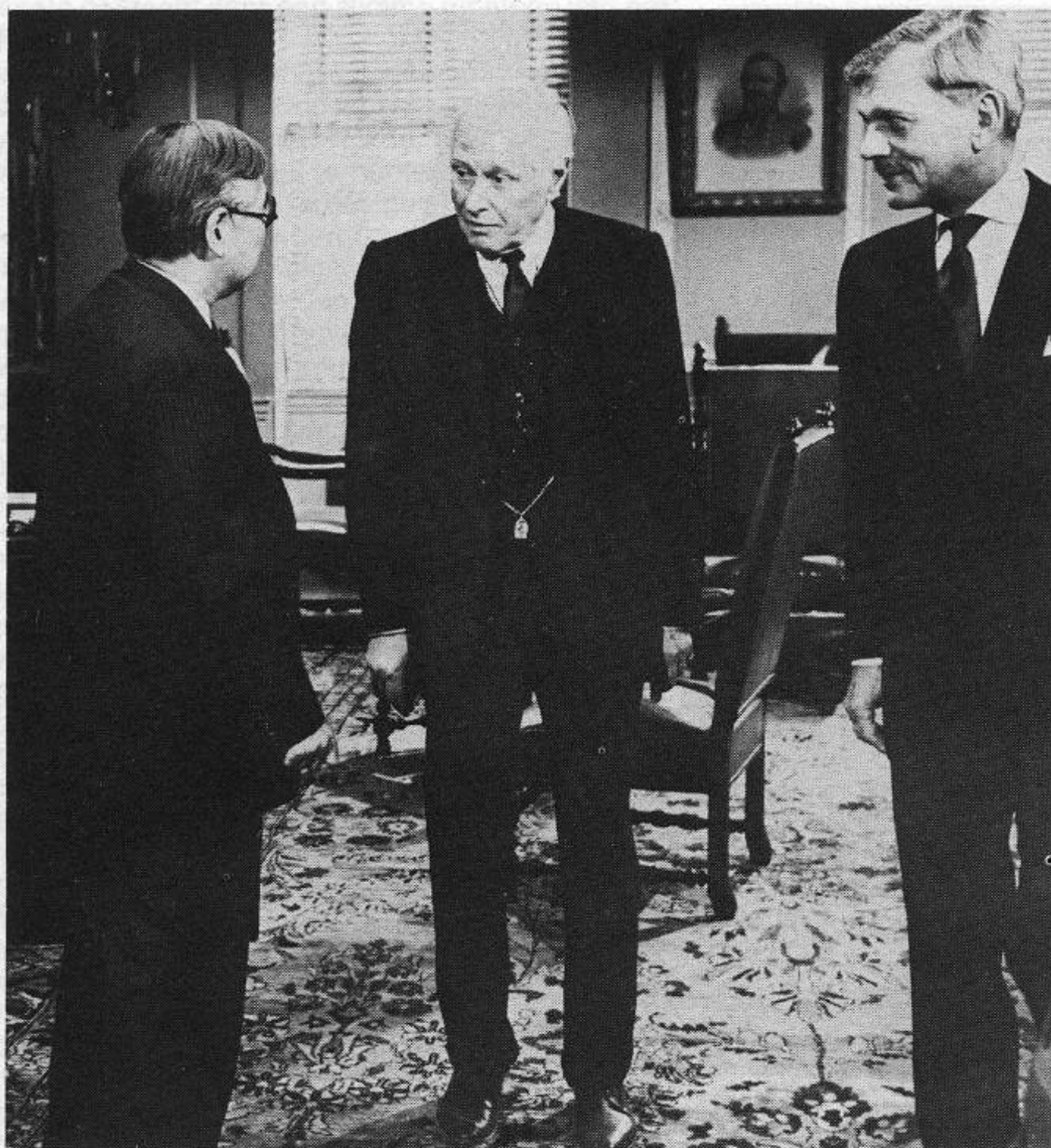
Pacific vloot aan te vallen en te vernietigen; op het voordek keek Yamamoto naar oefeningen van zijn torpedobommenwerpers in de zomer van 1941, en een opname bij de railing toont de admiraal die zich realiseert welke verwoestingen hij spoedig teweeg zal brengen.

De weersomstandigheden op de Kyushu locatie waren slecht, en de Japanse kers stond pas laat in bloei. Regen en sneeuw teisterden dikwijls het reusachtige scheepsdecor, en gedurende vele

dagen was het gezelschap gedwongen zich in het binnenste van de *Akagi* op te houden waar verscheidene 'vervangende' decors waren gebouwd. Een ervan was een Shinto heiligdom waar op 7 december 1941, voor het begin van de ochtendschemering Japanse vliegers hadden geboden.

Ochtend na ochtend kwamen busladingen met studenten en middelbare scholieren over de zandige weg uit Ashiya naar het scheepsdecor. De





De politici: De Japanse ambassadeur Nomura, (gespeeld door Shogo Shimada), de Amerikaanse Minister van Buitenlandse Zaken Cordell Hull (George Macready) en Henry L. Stimson (Joseph Cotton).



De militairen: Luitenant-generaal Walter C. Short (gespeeld door Jason Robards) geeft aan twee van zijn ondergeschikten een uiteenzetting van de verslechterende toestand.

studenten en leerlingen waren afkomstig van scholen uit geheel Kyushu. Zij moesten op de set matrozen en jonge officieren van de *Nagato* en de *Akagi* uitbeelden. Aangezien het filmen plaats vond in Het Jaar van de Hippies, moest aan sommige studenten en leerlingen, om te zorgen dat ze hun lange haren af lieten knippen, een bonus worden betaald. Op het opnamecomplex in Ashiya was een barak aanwezig waar dagelijks 1.200 figuranten moesten worden gevoed. Verder was er een gebouw waar officieren, dienstplichtigen en piloten werden gekleed in de uniformen van 1940, en een klein productiegebouwtje waar de staf van regisseur Masuda was ondergebracht, voorts ook nog een opslag en onderhoudsgedeelte voor de 21 vliegtuigen van de *Akagi* en *Soryu*. Dichtbij het complex was nog een ander filmdecor, een interieur dat het hangardek moest voorstellen van de *Akagi*. Toen zij op weg waren naar Hawaii oefenden de Japanse piloten en bommenrichters met het simuleren van aanvalsvluchten op de doelen door rubber vellen onder het bommenvizier door te slepen. De doelen werden op de vellen geleverd, en twaalf levensgrote vliegtuigen werden het decor voor dit ongewone interieur.

Het *Tora* filmdorp werd gedurende de lente van 1969 een belangrijke trekpleister voor toeristen. Geschat wordt dat er elk weekinde 5.000 bezoekers kwamen, sommigen hadden er zelfs een reis voor over van 800 km om het reusachtige scheepsdecor te zien en de activiteiten op het strand te bekijken.

In Japan bevonden zich 45 modellen van B-17's, P-40's en PBV's, en voorts vijftien nagemaakte Japanse vliegtuigen, alle ter aankleding van de decors. De Amerikaanse modellen werden vernietigd bij het opnieuw uitvoeren van de aanval ten behoeve van de film. Andere scènes werden nog gefilmd in Tokio en in de Toei-Kyoto en Shochiku studio's in Kyoto.

De geschiedenis herhaalt zich

Bijna 30 jaar na Pearl Harbor, werd 'de dag der schande' nog eens over gedaan toen een luchtvloot van 'Japanse' vliegtuigen verscheidene malen boven Pearl Harbor kwam om de dood en verderf zaaiende aanval op 7 december 1941 nog eens te doen herleven voor de film. Op 7 december 1968 was het voor de bewoners van Hawaii een ongewoon gezicht toen op een hoogte van 150 meter 21 Vliegende Forten uit WOII over South Channel van Pearl Harbor vlogen. Een voor een verlieten de bommenwerpers de formatie en maakten een bocht van 180 graden terwijl zij hoogte maakten om vervolgens te landen op

het marine vliegveld op Ford Island.

Plotseling vloog een zwerm kleinere vliegtuigen met grote rode cirkels op romp en vleugels in op de traag vliegende bommenwerpers. De B-17's bleven echter op koers, en daalden majestueus naar de grond. De kleinere gevechtsvliegtuigen begonnen onmiddellijk te schieten op de bom-

menwerpers. Vuur spoot uit het voorste deel van hun vleugels en de jagers beschoten de grotere toestellen van neus tot staart. Een B-17 barstte plotseling in vlammen uit en explodeerde, waarbij een reusachtige vuurbal ontstond.

Steeds opnieuw maakten de jagers zich tot de aanval gereed en stortten zich op de bommen-



De aanvalsmacht uit 1968 vliegt precies dezelfde route als die uit december 1941.

werpers die een voor een bezig waren de grond te raken en te taxieën over de landingsbaan, wanhopig trachtend hun belagers te ontwijken. Sommige jagers begonnen nu enkele geparkeerde P-40 Curtis Warhawks te mitrilleren en twee van de P-40's raakten in lichterlaaie. Toen braken de jagers het gevecht af, stegen boven het vliegveld omhoog, cirkelden rond en vormden vervolgens een grote V-formatie.

Op de grond stond een grote menigte geschaard rond een hijskraan en een grote vrachtwagen. Een man sprak langzaam over de radio:

'Tora Red Leader', dit is Tora FAC'

'Ga door, Tora FAC, hier Tora Red Leader' sputterde de radio.

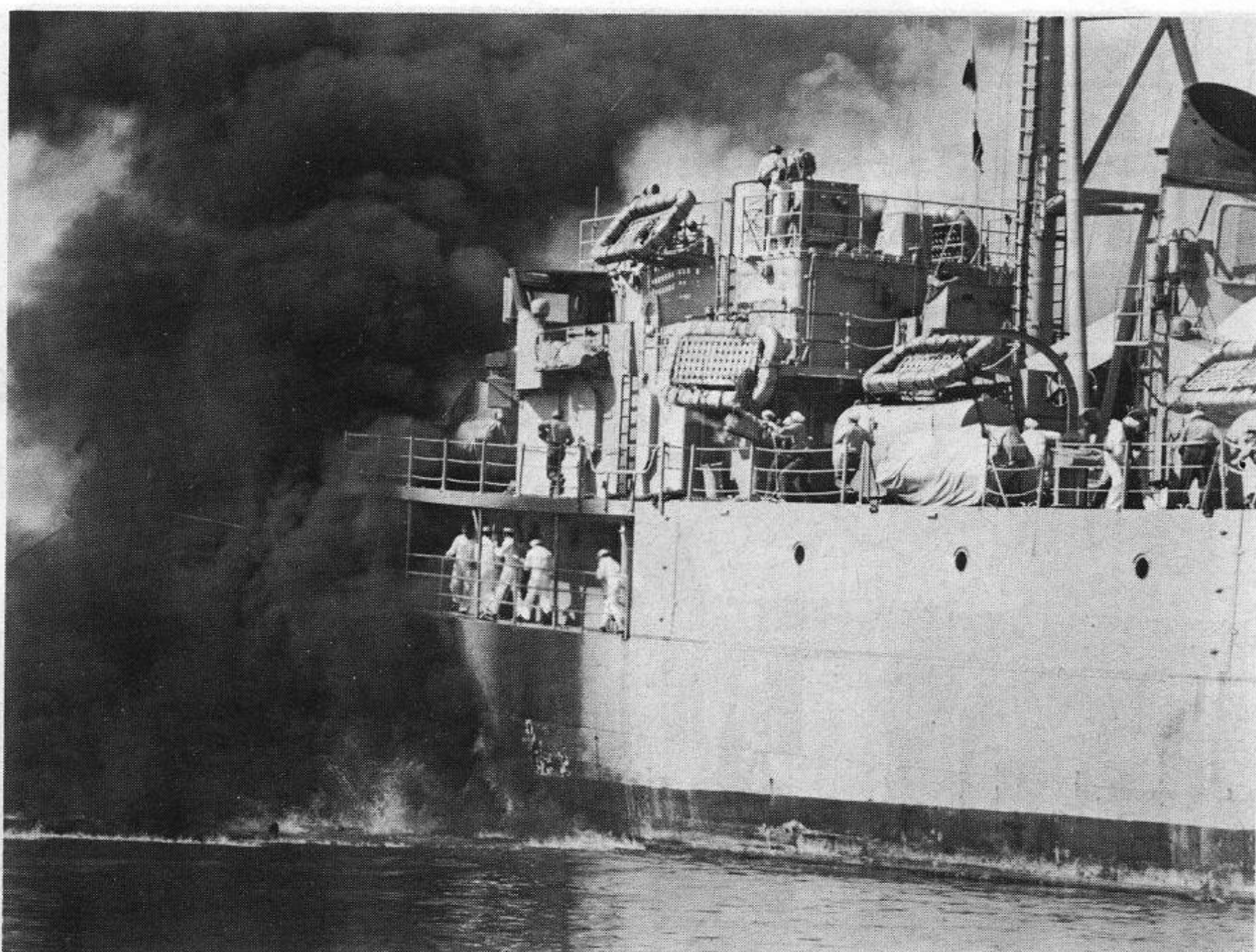
Tora Red Leader, alles is goed gegaan - alles is goed gegaan. Blijf rondcirkelen terwijl wij de volgende sequentie doornemen. Over.'

'Roger, Tora FAC, wij blijven rondcirkelen. Over.' Dit alles was bedoeld om de klok der geschiedenis terug te draaien, waarvan de aanval van de Zero jagers op de B-17's een onderdeel was. De dialoog op de radio was een dagelijks karwei dat bedoeld was voortdurend contact te onderhouden tussen de regisseur (die een vooruitgeschoven verkeersleider (FAC) als hulp had), de mensen bij de hoofdcamera, een tweede cameragroep op de grond, en een derde cameragroep in een helikopter om opnames vanuit de lucht te maken.

De oude toestellen maakten eind april 1969 hun laatste vluchten bij de aanvallen op de afgemeerde slagschepen, waarbij zij de laatste dramatische momenten van de USS *Arizona* lieten herleven. De vliegers keerden daarna terug naar hun burger of militaire betrekking.

Het was een nogal vreemde oorlog, die 'tweede luchtslag' bij Hawaii. Op momenten zelfs beklemmend. Buck Buckwach, hoofdredacteur van de *Honolulu Advertiser* gaf het volgende commentaar: 'Soms leek het te echt, en het was geruststellend te weten dat er deze keer Amerikaanse piloten in de vliegtuigen zaten'.

Het scenario van *Tora! Tora! Tora!*, geschreven door Larry Forrester, Hideo Oguni en Ryuzo Kikushima, gaat terug naar 1 september 1939 toen admiraal Isoroku Yamamoto aan boord van de *Akagi* het bevel overnam over de Japanse marine. Daarna ontvouwt het verhaal zich en, terwijl de oorlog voor beide landen onafwendbaar wordt, spelen de gebeurtenissen zich op het hoogste militaire en regeringsniveau afwisselend af in Japan, Washington en Hawaii. De climax

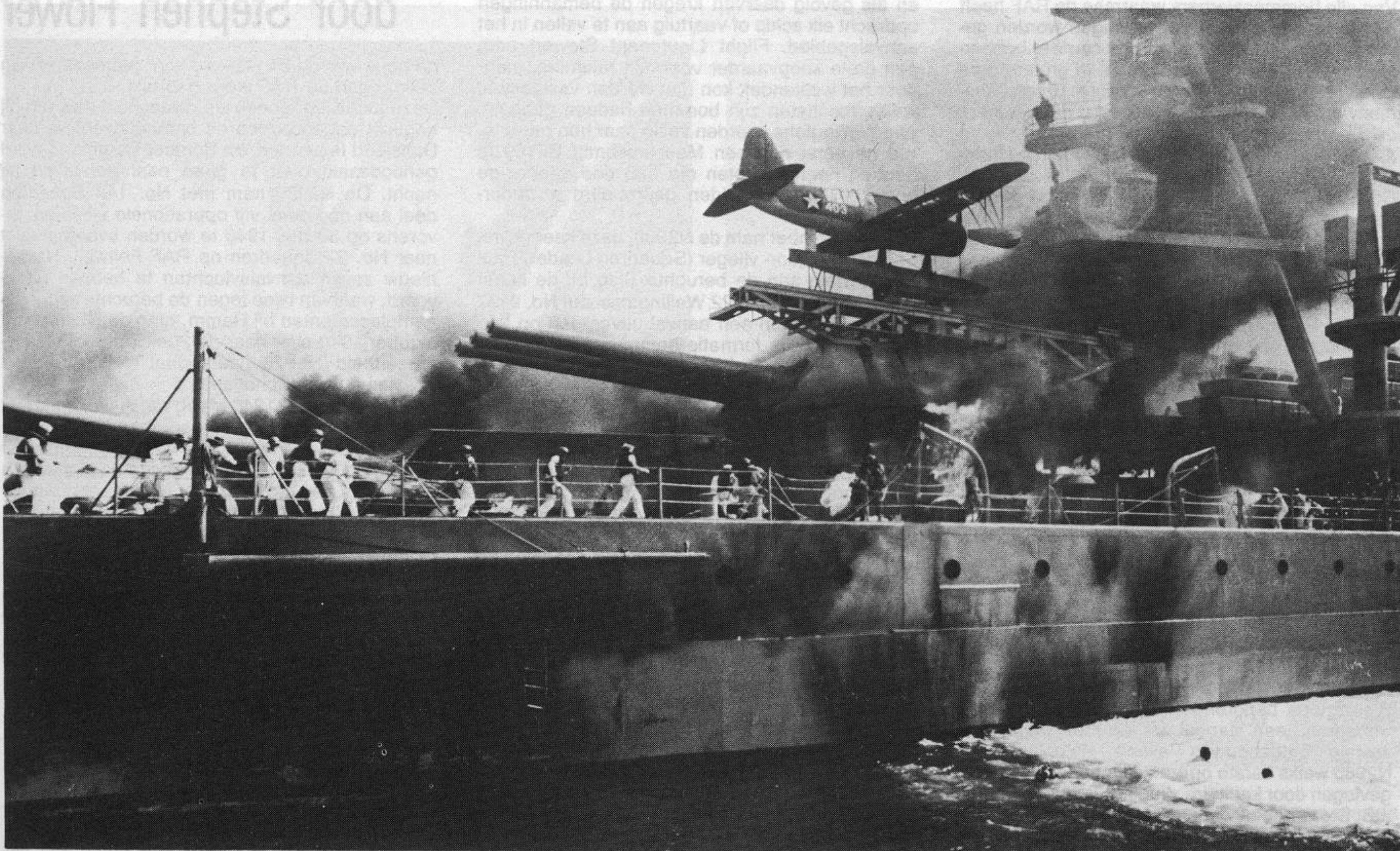


wordt bereikt als op die fatale ochtend om 07.49 uur kapitein-luitenant ter zee Fuchida door de intercom schreeuwde: 'To! To! To! (Aanvallen! Aanvallen! Aanvallen!)

Tora! Tora! Tora! betekent in het Japans 'Tijger! Tijger! Tijger!'. Dit was het codetelegram dat luitenant Mitsuo Fuchida terugzond naar het Japanse vliegdekschip *Akagi* om aan te geven dat de aanval van zijn gevechtssquadron op Pearl Harbor een volledige verrassing was geweest voor de Amerikanen. De laatste 40 minuten van de film worden geheel gedomineerd door de opnamen van de aanval, die des te realistischer zijn door de vernietiging van de levensgrote replica van de *Arizona* en van die van de vliegtuigen. Verscheidene critici hebben echter nogal geringschattend geschreven over het door elkaar monteren van beelden van modellen die waren gefotografeerd in het meer in de Fox studio's, met een geverfde

achtergrond. Dit bedierf volgens hen het hele effect. Eerlijkheidshalve dient daaraan echter te worden toegevoegd dat de film Elmo Williams en Twentieth Century Fox 25.000.000 dollar heeft gekost en dat vier jaar lang aan de voorbereidingen en het maken van de film is gewerkt, en dat voorts elke denkbare inspanning is geleverd om de aanval zo authentiek mogelijk op het witte doek te doen herleven.

De film eindigt op het moment dat Japan zijn spectaculaire maar tijdelijke overwinning heeft behaald op de Amerikaanse strijdkrachten. Admiraal Yamamoto, die in Harvard had gestudeerd, en die met tegenzin ten oorlog trok tegen de Verenigde Staten, realiseert zich in de film het verraderlijke van deze overwinning en zegt: 'Alles wat we hebben gedaan is een slapende reus wakker maken en die te motiveren tot een verschrikkelijke vastberadenheid'.



**'40~'45
TOEN & NU**

WRAKKENBERGING



DE WELLINGTON IN LOCH NESS

door Stephen Flower

Van alle bommenwerpers waarmee de RAF heeft gevlogen, kan slechts van weinigen worden gezegd dat zij een even befaamde carrière hebben gehad als de Vickers Wellington. In grotere aantallen gebouwd dan enige andere Britse bommenwerper, was het 't enige toestel dat gedurende de hele oorlog voortdurend in productie en in dienst werd gehouden. Vanaf 1937 tot in de jaren vijftig waren Wellingtons in gebruik bij Bomber, Coastal en Transport Command. Als zoveel andere beroemde vliegtuigen verdween het echter nagenoeg geheel in de naoorlogse jaren. Die welke er overbleven werden verschromt, en alleen een Mark X, MF628 bleef bewaard om te worden tentoongesteld in het museum van Bomber Command in Hendon. Slechts een van de 11.461 Wellingtons die er werden gebouwd. Tot voor kort wist echter niemand dat nog een Wellington de oorlog had overleefd. Deze bevond zich op zo'n ongebruikelijke plaats dat niemand het vliegtuig dan alleen bij toeval had kunnen vinden...

De N2980, een Wellington Mark 1A, was in november 1939 gebouwd door de Vickers fabriek in Weybridge in Surrey. De 16e van die maand had Mutt Summers, de chef testpiloot van Vickers, met het vliegtuig een proefvlucht gemaakt. Nadat de Wellington naar RAF Mildenhall was gevlogen, werd het op 20 november in dienst gesteld bij No. 149 Squadron en kreeg het de letter R toegewezen.

Op 3 december voerde Bomber Command, in antwoord op een verzoek van Winston Churchill, toen Minister van Marine (First Sea Lord), met 24 Wellingtons behorende tot No. 38, 45 en 149 Squadron, een aanval uit op het Duitse, tot vesting omgebouwde eiland Helgoland. De N2980 welks eerste operatievlucht het was, werd gevlogen door kapitein-vlieger (Flight Lieutenant) J.B. Stewart, een Canadees die een sectie leidde van drie vliegtuigen. Aanvallen op Duitse civiele doelen waren verboden tijdens de 'Phoney War'

en als gevolg daarvan kregen de bemanningen opdracht elk schip of vaartuig aan te vallen in het aanvalsgedebied. Flight Lieutenant Stewart nam een grote koopvaarder voor zijn rekening, maar door het wolkendek kon niet worden vastgesteld welke resultaten zijn bommen hadden geboekt. Alle Wellingtons keerden veilig naar hun basis terug na eerst nog een Messerschmitt Bf.109 te hebben neergeschoten die met drie andere de bommenwerpers hadden geprobeerd te onderscheppen.

Op 18 december nam de N2980, deze keer gevlogen door majoor-vlieger (Squadron Leader) Paul Harris, deel aan de beruchte Slag bij de bocht van Helgoland, toen 22 Wellingtons van No. 9, 37 en 149 Squadron een aanval uitvoerden op Wilhelmshaven. De formatie bommenwerpers werd bij Cuxhaven onderschept door een tamelijke groot aantal Messerschmitts Bf109 en 110, van Jagdgeschwader 1, 26, 77, 101 en van ZG76. Opnieuw konden de resultaten van het bombardement wegens de bewolking niet worden vastgesteld, en toen de bommenwerpers het aanvalsgedebied verlieten werden zij een prooi van de jagers. Tien Wellingtons werden neergeschoten, twee andere maakten op zee een noodlanding en drie werden er afgeschreven na een noodlanding op de thuisbasis. De N2980 en haar bemanning wisten echter op een of andere manier te ontkomen. Squadron Leader Harris en zijn tweede piloot, tweede luitenant-vlieger (Pilot Officer) Innes, ontvingen elk het Distinguished Flying Cross (DFC), terwijl de soldaat eerste klasse Mullineaux, die boordschutter was in het achterste deel van het vliegtuig, als een van de eersten in WOII, een zeer verdiende Distinguished Flying Medal (DFM) kreeg. De twee .303 Browning mitrailleurs in de geschutskoepels van de Wellingtons waren geen partij voor de zwaardere boordkanonnen van de Duitse jagers. In het bijzonder gold dit voor de formidabele batterij kanonnen in

de neus van de Bf 110, die voor het eerst in een actie tegen de RAF werd gebruikt.

Deze luchtslag toonde de dwaasheid aan om bij daglicht ongeëscorteerde bommenwerpers naar Duitsland te zenden, en Bomber Command werd genoodzaakt over te gaan naar aanvallen bij nacht. De N2980 nam met No. 149 Squadron deel aan nog eens vijf operationele vluchten, alvorens op 30 mei 1940 te worden overgeplaatst naar No. 37 Squadron op RAF Feltwell. Na opnieuw zeven aanvalsvluchten te hebben uitgevoerd, waarvan twee tegen de beruchte spoorwegemplacementen bij Hamm, ging de N2980 op 6 oktober 1940 over naar de 20e Operationele Oefeneenheid (No. 20 Operational Training Unit) in Lossiemouth in Schotland.

Op 31 december 1940 steeg de Wellington, met een bemanning van acht personen, op voor een navigatie-oefenvlucht. Ongeveer twintig minuten na de start kwam het toestel boven de Monadhliath bergen in een kwaadaardige sneeuwstorm terecht, en het gevolg was dat de rechter motor het begaf. Niet in staat hoogte te houden, en met een daling voor ogen door een wolkendek boven hooggelegen gronden, gaf de piloot, Squadron Leader Nigel Marwood-Elton, zijn bemanning opdracht uit het toestel te springen. Pilot Officer Lucton en de sergeanten Chandler, Ford, Little en Wright bereikten allen veilig de grond, maar sergeant Fensome had moeilijkheden met zijn parachute en kwam om het leven. Zijn stoffelijk overschot werd de volgende ochtend gevonden. De Wellington verloor nog steeds hoogte. Squadron Leader Marwood-Elton ontdekte door een gat in de wolken een stuk water, en landde met succes op wat Loch Ness bleek te zijn. Hij, en zijn tweede piloot, Pilot Officer Slatter, klommen in het reddingsbootje dat zich aan boord van het

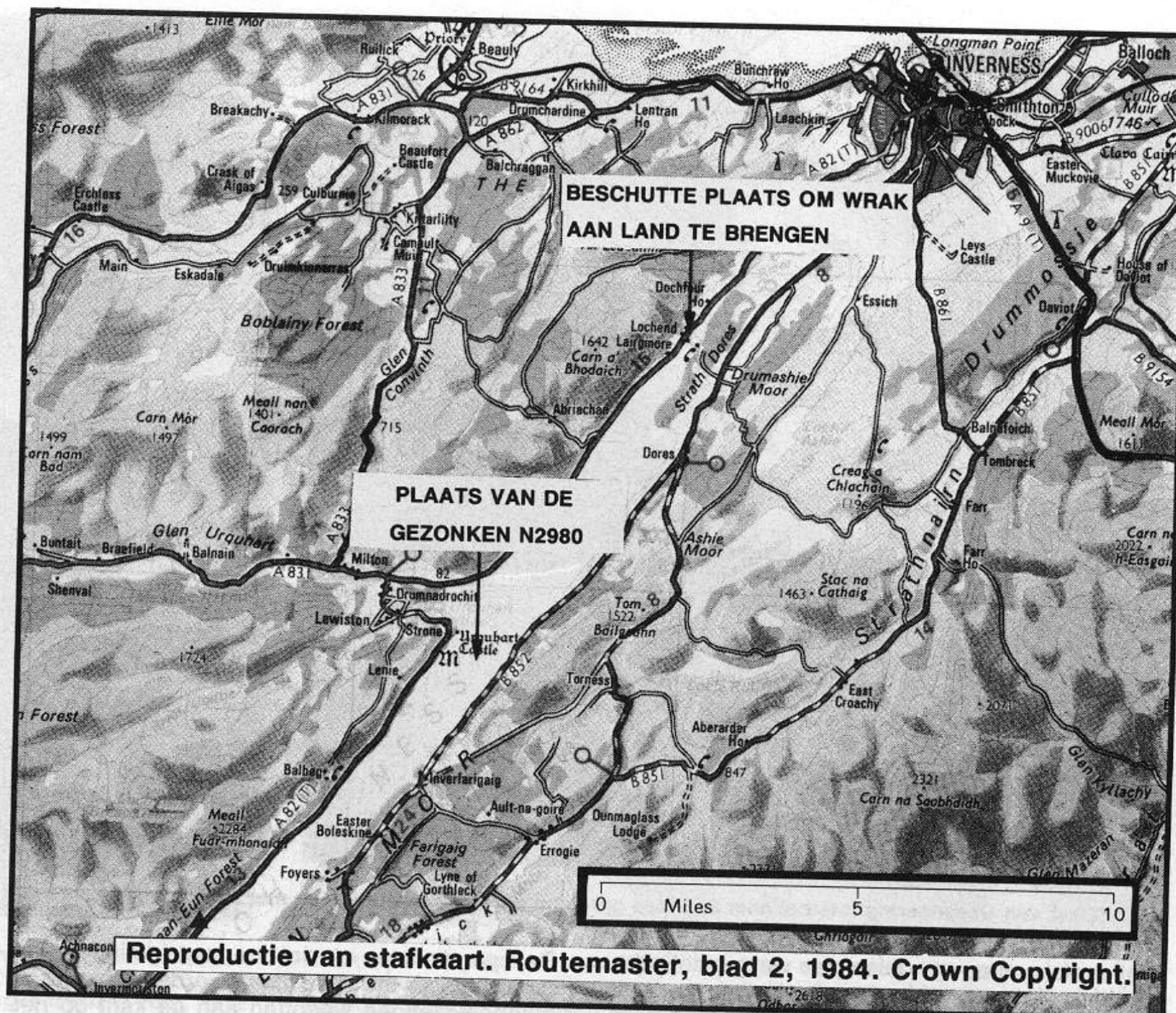
vliegtuig bevond, en peddelden naar de kant terwijl de Wellington in de diepte zonk. Zij liften naar Inverness op een voorbijrijdende vrachtwagen, terwijl de overlevende bemanningsleden in de plaatselijke oudejaarsdagvieringen terecht kwamen.

De Ontdekking

In 1976 ontdekte een groep Amerikaanse onderzoekers die met sonar-apparatuur jacht maakten op het monster van Loch Ness, op de bodem van het meer de restanten van wat naar hun oordeel een PBY Catalina-vliegboot was. De daarop volgende publiciteit over deze vondst leidde ertoe dat in 1978 een onderzoeksteam van de Heriot-Watt University foto's maakte van het vliegtuig. Tot verrassing van de leden van het team was het niet een Catalina maar ging het om de restanten van een Wellington die in onverwacht goede conditie verkeerde. In 1981 onderwierp dezelfde universiteit het toestel aan een nader onderzoek met gebruikmaking van Sea Pup, een op afstand bedienbaar onderwatertoestel. Voorgesteld werd bij de berging een groter toestel te gebruiken, de ANGUS 002. Nader onderzoek bracht echter aan het licht dat de N2980 uit elkaar begon te vallen doordat zware schade was toegebracht aan de rug van de romp, naar men aannam door een dreghaak. Duidelijk was dat de locatie van het toestel langzamerhand bekend was geworden, en dat gewetenloze souvenirjagers het vliegtuig geheel zouden ontmantelen tenzij het spoedig zou worden geborgen. In 1984 werd de Loch Ness Wellington Association opgericht met het doel de N2980 te redden.

De Berging

Tijdens de oorlog was een vruchteloze poging ondernomen de Wellington met behulp van een dregboot te bergen. Hoewel het wrak diep in het water lag, bleek de plaats waar de piloot was geland in zoverre gunstig te zijn dat het vliegtuig, op een diepte van 70 meter, op een richel lag, niet ver van de plaats waar een veel dieper gedeelte van het meer begon. Verschillende firma's werden benaderd, waaronder British Aerospace die thans huizen in de voormalige fabrieken van Vickers in Weybridge. Contact werd voorts opgenomen met Mr Norman 'Spud' Boorer, die met Barnes Wallis had meegewerkt aan het ontwerpen van de Wellingtons. Hem bereikte de vraag of hij bereid was een ontwerp te maken voor een hefdraagstel. Hiervoor waren echter monsters van het vliegtuig nodig om de sterkte van het wrak te kunnen vaststellen.

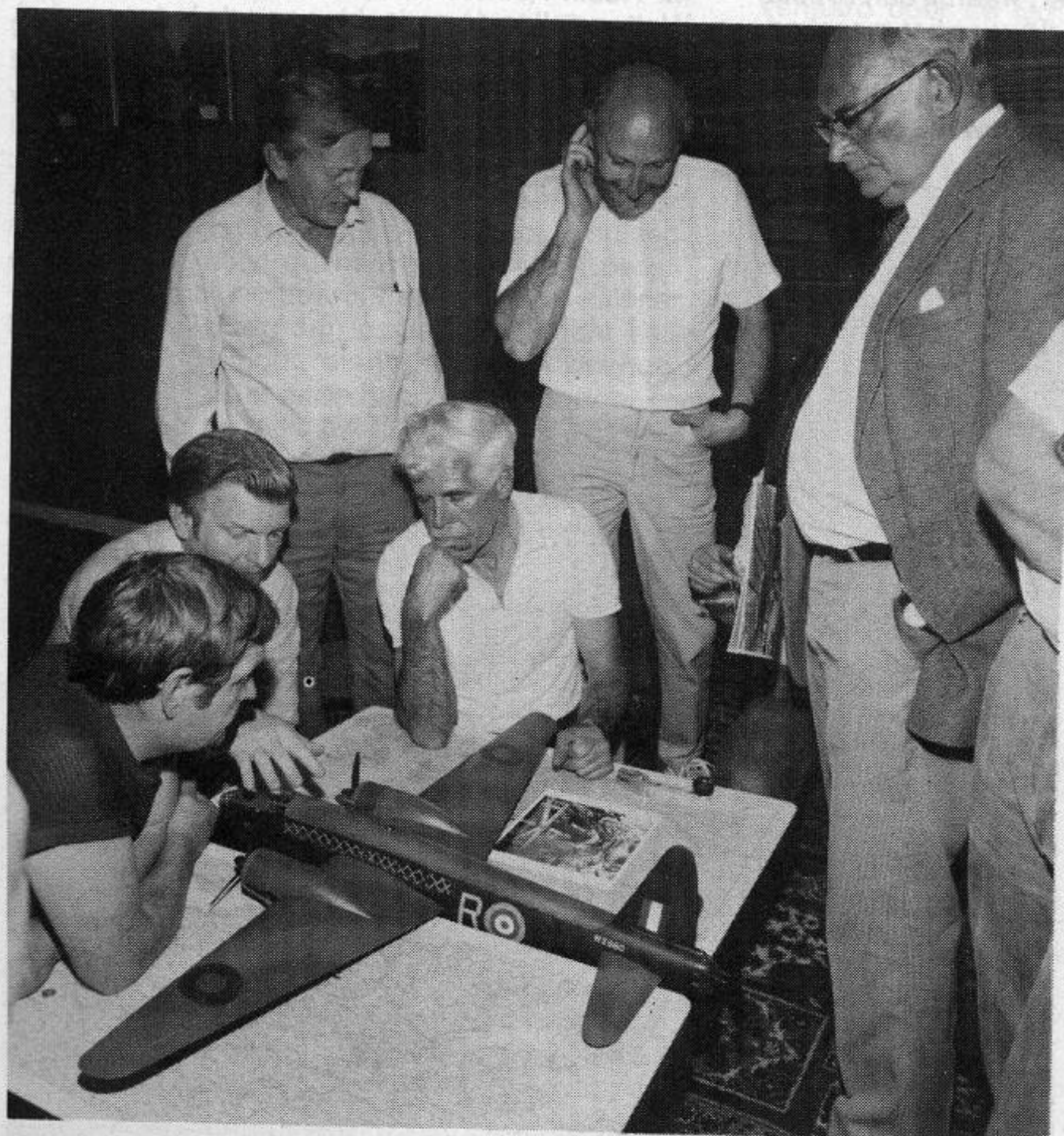


Reproductie van stafkaart. Routemaster, blad 2, 1984. Crown Copyright.

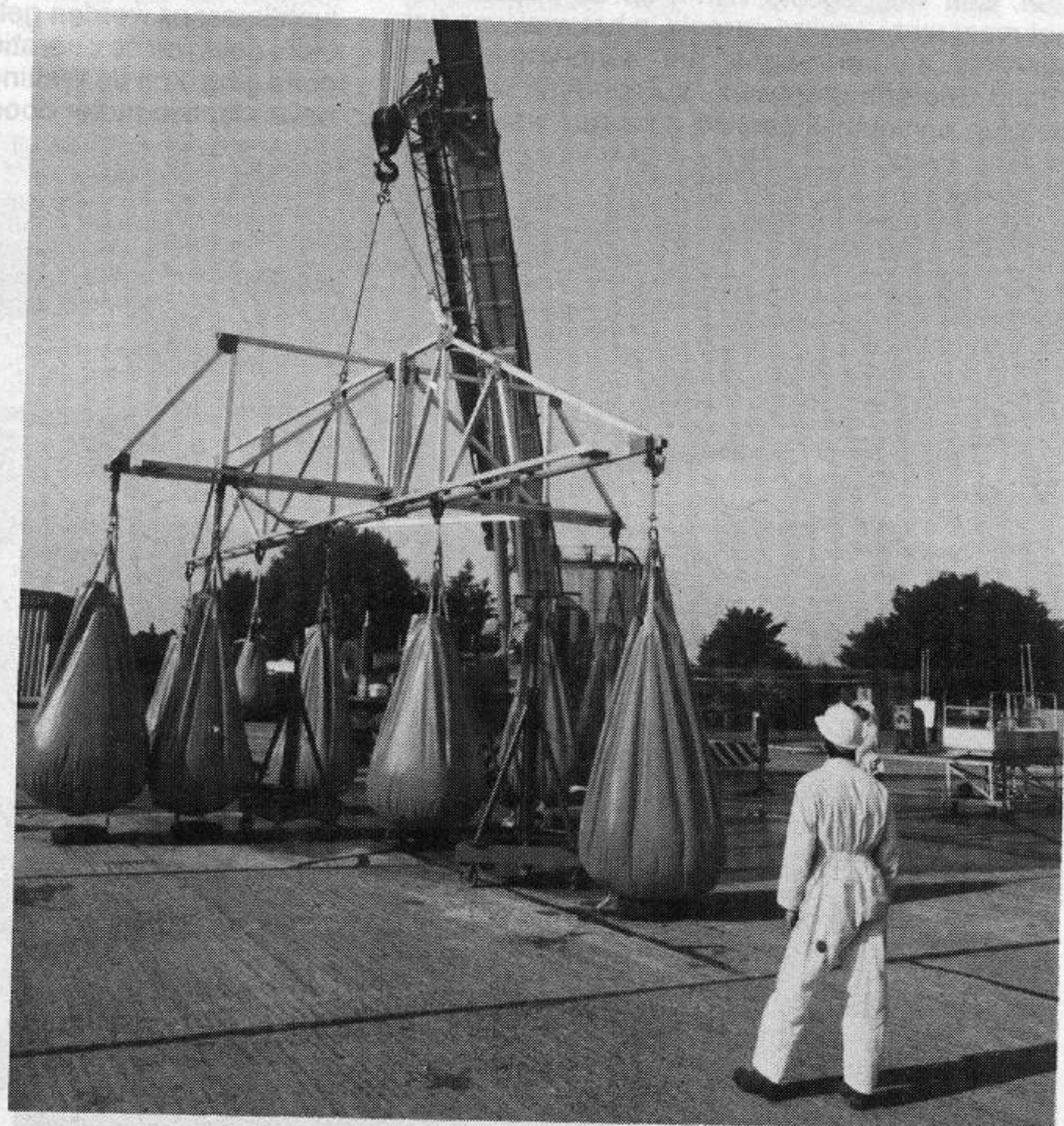
Met de beschikbare duiktoestellen kon hieraan niet worden voldaan en de wet verbood beroepsduikers op een dergelijke diepte zonder duikerklok te werken - hetgeen betekende dat het een dure operatie zou worden. De Heriot-Watt University had een contract gesloten met de Britse marine om een onderzoek in te stellen naar de interactie tussen duikers en onderwatertoestellen, en wist daardoor dat marineduikers tot 75 meter mochten duiken zonder gebruik te maken van een duikerklok. Met die wetenschap in gedachten zocht de universiteit contact met de Experimentele Duikendeheid (Experimental Diving Unit) aan boord van de HMS Vernon, en kwam met het voorstel, aangezien de marineduikers binnekort

hun jaarlijkse 75 meter oefening zouden houden, dit te combineren met het verzamelen van materiaal uit de Wellington op de bodem van Loch Ness. Een operatie die twee vliegen in een klap zou slaan.

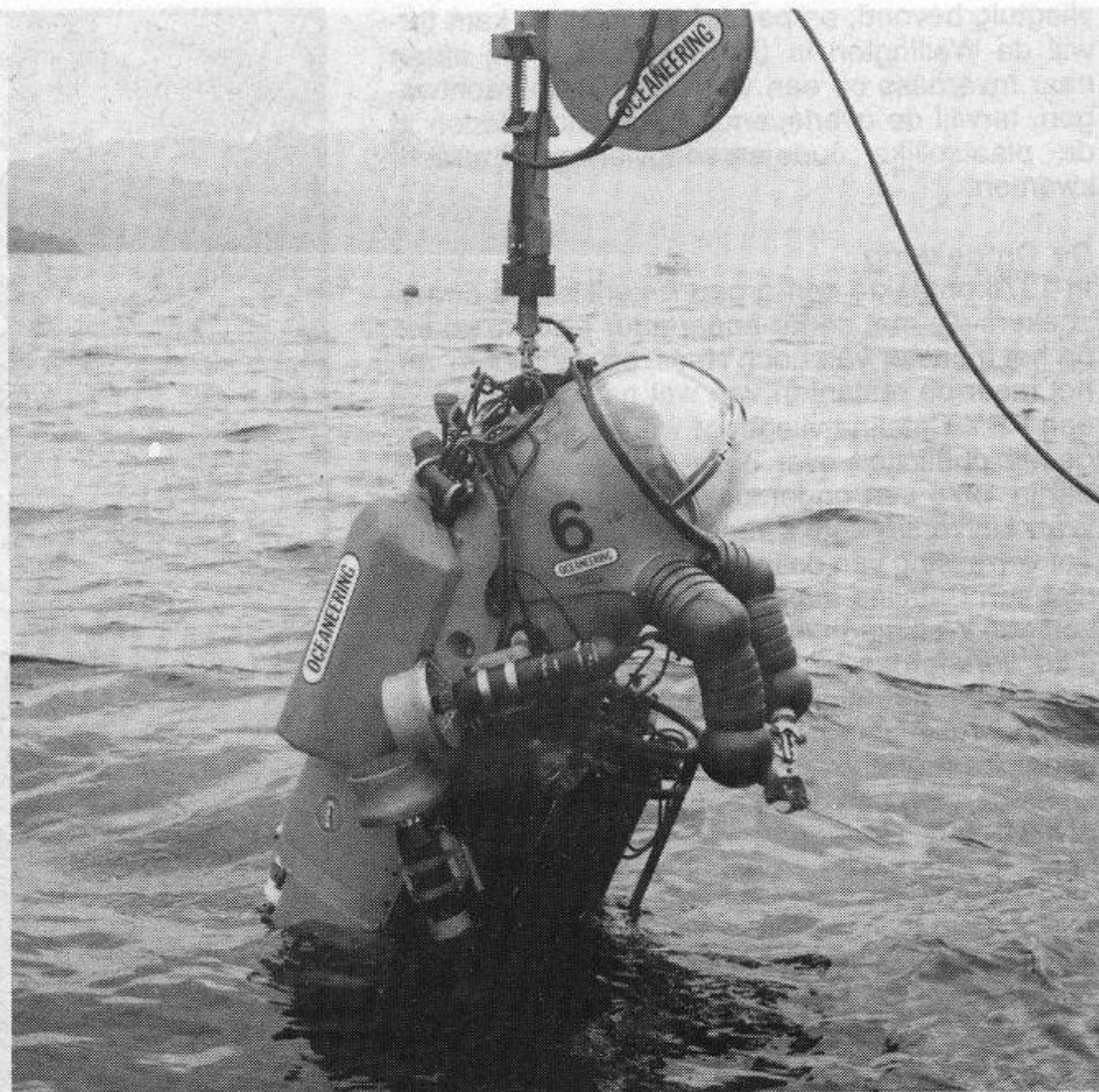
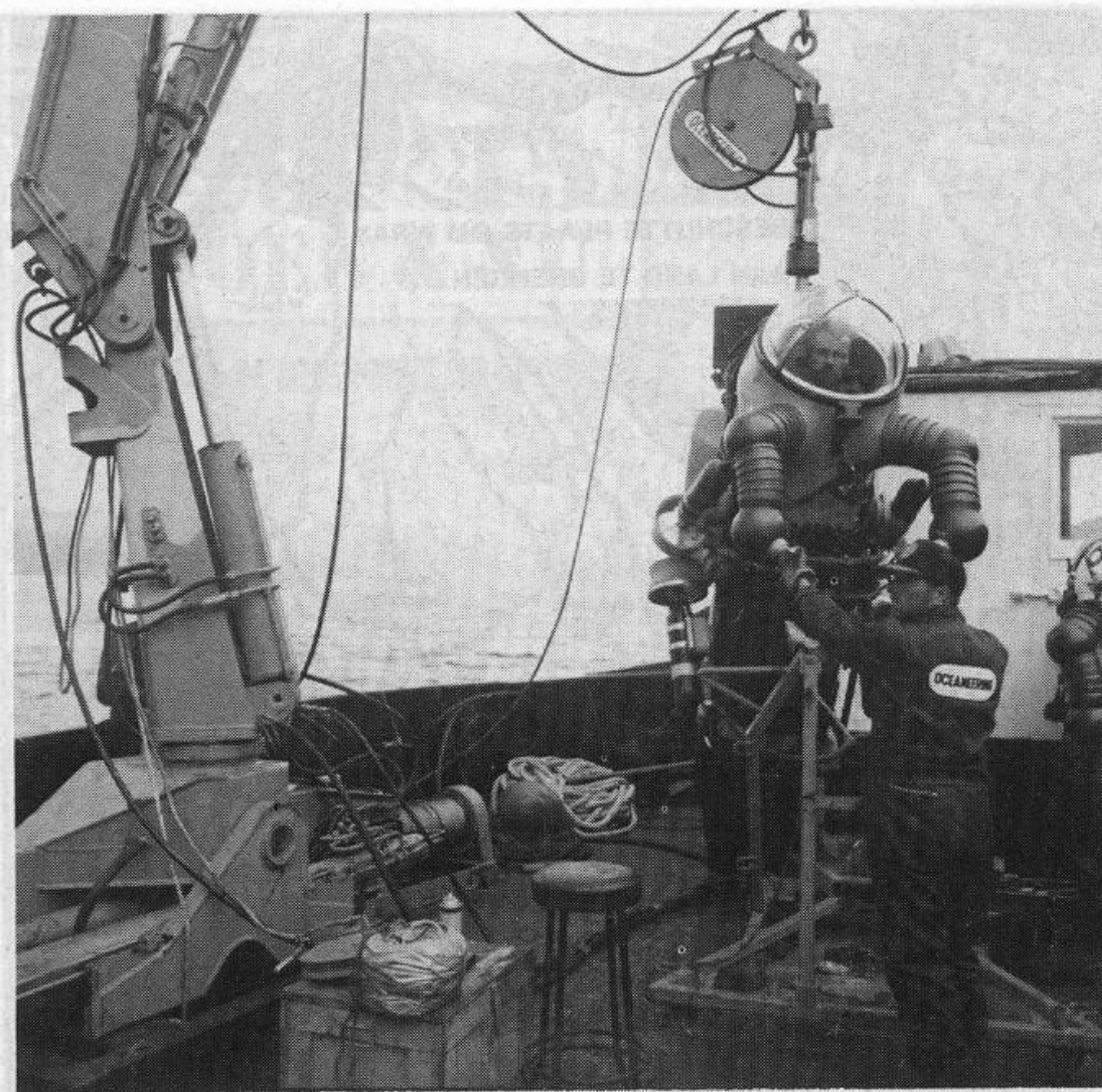
Uitgerust met verschillende onderwatertoestellen en geholpen door een ondersteuningsvaartuig, begon het duiken op 27 september 1984. Daarbij werd geconstateerd dat zich onder het midden-deel van de vleugels een vrije ruimte bevond zodat om de hoofdligger van de vleugel een strop kon worden bevestigd. Afgezien van de beschadigde romp, was het vliegtuig nog intact. De romp zat niet vol met slib zoals was gevreesd, omdat de bodem van het meer hier redelijk stevig was.



Leden van het bergingsteam, onder wie Norman 'Spud' Boorer (rechts staande), bekijken een schaalmodel van de N2980 om vast te stellen hoe het karwei zal worden aangepakt.



Nadat het eerste lichtgewicht heftoestel, gebouwd van aluminium tijdens een test ongeschikt bleek, werd een gemodificeerde stalen versie geconstrueerd en getest in Weybridge.



Een duiker van Oceaneering International Services gereed om de diepte in te gaan met gebruikmaking van het Atmosferisch Duikstelsel.

Het radiokompas en delen van de geodetische structuur werden geborgen en bespoten met WD40, om vervolgens te worden gezonden naar Hugh Tyrer, de chef metallurgie van British Aerospace. Analyse toonde aan dat het metaal nog in goede conditie verkeerde.

Gewapend met deze wetenschap en voorts met uren videotape opgenomen door de onderwatertoestellen, had de Association voldoende informatie om over te gaan tot het lichten van de Wellington. Het Ministerie van Defensie schonk een bedrag ervoor en de Association kreeg voorts steun door een royale gift van £. 25.000,- van het National Heritage Memorial Fund.

Het lichten, dat op vrijdag 13 september 1985 zou plaatsvinden moest - niet zo vreemd gelet op de tijd van het jaar - wegens slechte weersomstandigheden worden uitgesteld, maar ook in verband met het aanbrengen van een aluminium steun-schoor in het inwendige van het vliegtuig om datgene wat van de romp over was, bijeen te houden. Een weggegooid visnet op de bodem van het meer was verward geraakt in het wrak van het vliegtuig en vertraagde het aanbrengen van 'Spud Boorer's' draagstel. 's Zaterdags werd de berging opnieuw uitgesteld door ruw water.

De operatie was op dat moment inmiddels een grote toeristische attractie geworden en massa's belangstellenden wachtten aan de kant op hetgeen komen zou. Het hoofdkwartier van het bergingsteam bevond zich in het Clansman Hotel, waar een video voorstelling en een souvenirstalletje als middelen fungeerden belangstelling te wekken en fondsen te werven. Het was noodzakelijk snel te werken, en 'Spud' Boorer was tijdens het hele karwei aanwezig, met dikwijls niet meer dan vier uur nachtrust. Dr Bob Allwood van het Institute of Offshore Engineering van de Heriot-Watt University coördineerde de hele operatie en gaf, wanneer nodig, deskundig advies. Oceaneering International Services leverde het materiaal voor het werk onder water, in de vorm van een atmosferisch duikstelsel (ADS). De luchtkussens, om draagstel en vliegtuig naar boven te halen, waren geleverd door JW Automarine en waren ook gebruikt voor het omhoog halen van de *Rainbow Warrior*.

Het eerste stuk van vijf meter, waarbij een tweetal luchtkussens werden gebruikt, was het meest critieke deel van de operatie. Aangenomen dat alles goed ging, kon de Wellington omhoog worden gehesen tot tien meter door opnieuw twee luchtkus-

sens te plaatsen. Aldus werd geprobeerd, maar in de nacht van de 17e werden het vliegtuig en het draagstel om niet opgehelderde redenen van elkaar gescheiden.

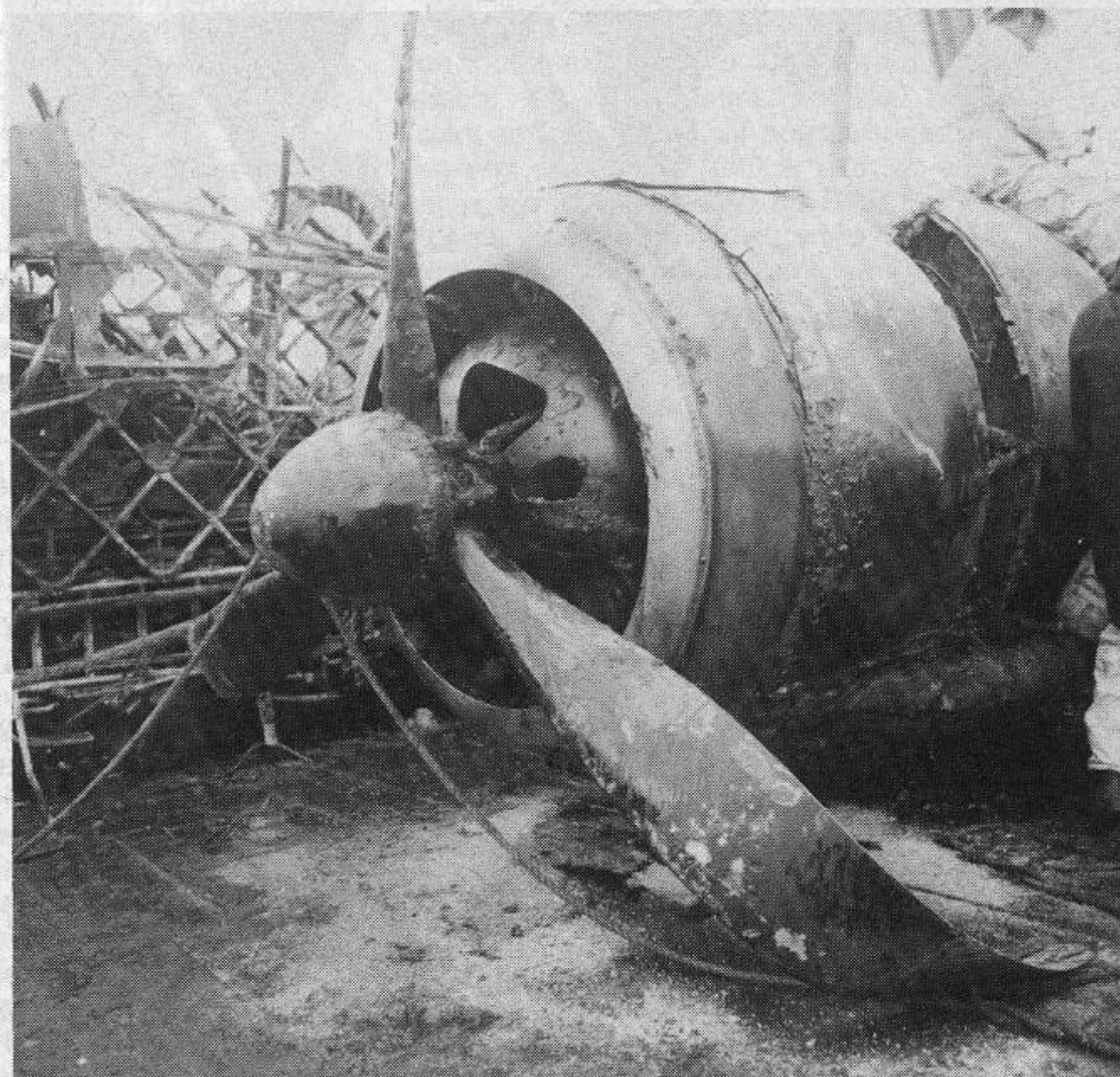
Een onderzoek op woensdag onthulde dat het vliegtuig maar weinig extra schade had opgelopen bij de eerste hefpoging en dit bracht het bergingsteam ertoe een nieuwe poging te wagen. Cromarty Firth Engineering zorgde op verzoek van Oceaneering binnen een dag voor een nieuw drie ton wegend draagstel dat wit werd geverfd ten behoeve van de duikers, die in de duistere diepten van het meer moesten werken.

Tenslotte kwam op zaterdag 21 september de N2980 aan de oppervlakte na bijna 45 jaar in het meer te hebben gelegen. Het middendeel van de romp, alsmede de vleugels werden eerst geborgen; de neus en de staart waren afgebroken. Ironisch genoeg hees een 60 tons kraan, gebouwd door Krupp in nota bene Wilhelmshaven, het vliegtuig op een bark in Lochend.

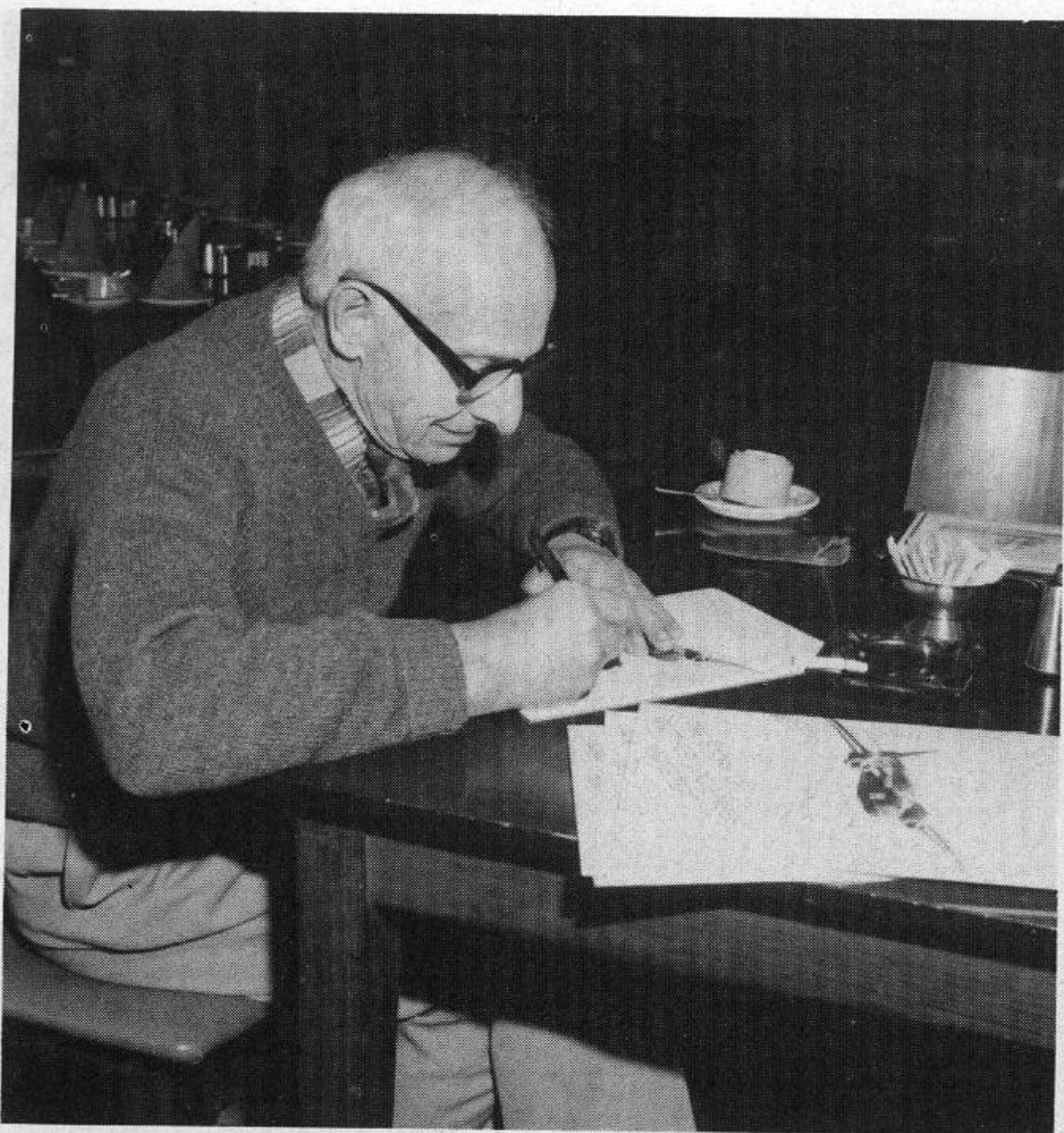
Mr Robin Holmes van de universiteit van Heriot-Watt vertolkte de gedachten van de leden van het bergingsteam toen hij zei: 'Ik zou het niet willen ruilen voor de Mona Lisa'. Dat deed ook Alfie Lyden, de ADS-coördinator, die de operatie be-



Veilig aan boord van de bark in Lochend na de berging op 21 september 1985. Mk 1 Wellingtons werden uitgerust met Bristol Pegasus XVIII motoren van 1.050 pk,



waarmee een maximumsnelheid kon worden ontwikkeld van 395 km per uur. Het beladen gewicht van de bommenwerper was 11.271 kg.



Zeven van de bemanningsleden overleefden de noodlanding op het water; vier van hen zouden echter later in de oorlog omkomen. Sergeant Cyril Chandler sneuvelde boven Duitsland met No. 9 Squadron in augustus 1941; sergeant Edwin Ford, na te zijn begiftigd met de Distinguished Flying Medal, verloor in mei 1942 het leven boven Nederland; sergeant Raymond Little sneuvelde de maand daarop met No. 7 Squadron toen zijn vliegtuig op 26 juni werd neergeschoten. Pilot Officer (2e luitenant) John Slater, de tweede piloot op de Wellington, was inmiddels Flight Lieute-



nant (kapitein) geworden toen hij in maart 1944 sneuvelde. Hij was degene die de N2980 vloog toen de motor begon te sputteren. Squadron Leader (majoor) Nigel Marwood-Elton (boven links) nam de stuurknuppel van hem over, maar toen het vliegtuig hoogte bleef verliezen, gaf hij opdracht uit het toestel te springen. Slater rapporteerde dat allen dit hadden gedaan, behalve sergeant Fensome die moeilijkheden had met zijn parachute. Boven rechts: De vierde sergeant, Bill Wright in Weybridge met de radio die hij voor het laatst in 1940 had gebruikt.

schreef als het 'oppakken van een spinneweb met een bulldozer'. De neus bleef in het meer, maar het staartstuk werd op de 22e geborgen. Uit het binnenste van het toestel kwam een indrukwekkende collectie voorwerpen te voorschijn. Meer dan duizend stuks .303 munitie uit de romp en de achterste geschutskoepel, een parachute, de vliegerhelmen van de bemanning, vier zeebakken en een camera waar nog een film in zat. Om diefstal en verdere beschadiging aan het vliegtuig te voorkomen, zorgde de Vintage Aircraft Flying Association dat het toestel 's nachts werd bewaakt.

De Bemanningsleden

Squadron Leader Marwood-Elton, die de dienst verliet als kolonel (Group Captain) en thans in Cornwall woont, was aanwezig bij de berging van zijn vliegtuig. De andere bemanningsleden die de ramp met het vliegtuig hadden overleefd waren, met uitzondering van Pilot Officer Lutton en sergeant Wright, allen gesneuveld bij het uitvoeren van latere luchtbombardementen. Pilot Officer Lutton kon niet worden opgespoord, maar sergeant William Wright, die in Blackpool woonde, bezocht het toestel naderhand in Weybridge, en zag daar weer de radio die hij had bediend tijdens de rampzalige nacht in december 1940. Blijkbaar iemand die altijd geluk had, maakte Wright 52 operationele vluchten en overleefde twee jaar na het verongelukken van de Wellington een noodlanding op zee van een Whitley. Hij moest drie dagen doorbrengen in een roeibootje op zo'n 250 mijl van Land's End, voordat hij werd opgepikt door de Poolse torpedojager *Slazak*. Tot de andere overlevenden uit die periode behoorde Squadron Leader Harris, ook een Group Captain b.d. Voor laatstgenoemde kwam de berging juist op tijd aangezien hij in december 1985 overleed op de leeftijd van 79 jaar.

De Thuiskomst

Hoewel de Wellington oorspronkelijk bedoeld was voor een museum in Schotland, overheerste later de overtuiging dat Weybridge de meest toepasselijke plaats voor de N2980 zou zijn. In het bijzonder omdat het Brooklands Museum, dat zich niet alleen met de luchtvaart bezighoudt, maar ook aandacht besteedt aan de motorraces die tot 1939 in Weybridge werden gehouden, toen juist in aanbouw was.

De Wellington werd van de bark in Muirtown overgebracht naar drie vrachtwagens die op vrijdag

27 september in Weybridge arriveerden. Op het moment van het schrijven van dit artikel lag het toestel in stukken in de niet meer gebruikte stratosferische kamer, gelegen naast het gerestoreerde racebaanhuisje dat het museum als kantoorruimte wilde inrichten. Het is inderdaad toepasselijk dat de project-coördinator van het museum, Mrs Morag Barton, thans het vertrek in gebruik heeft waar eertijds Sir Barnes Wallis, een van de ontwerpers van de Wellington, kantoor hield.

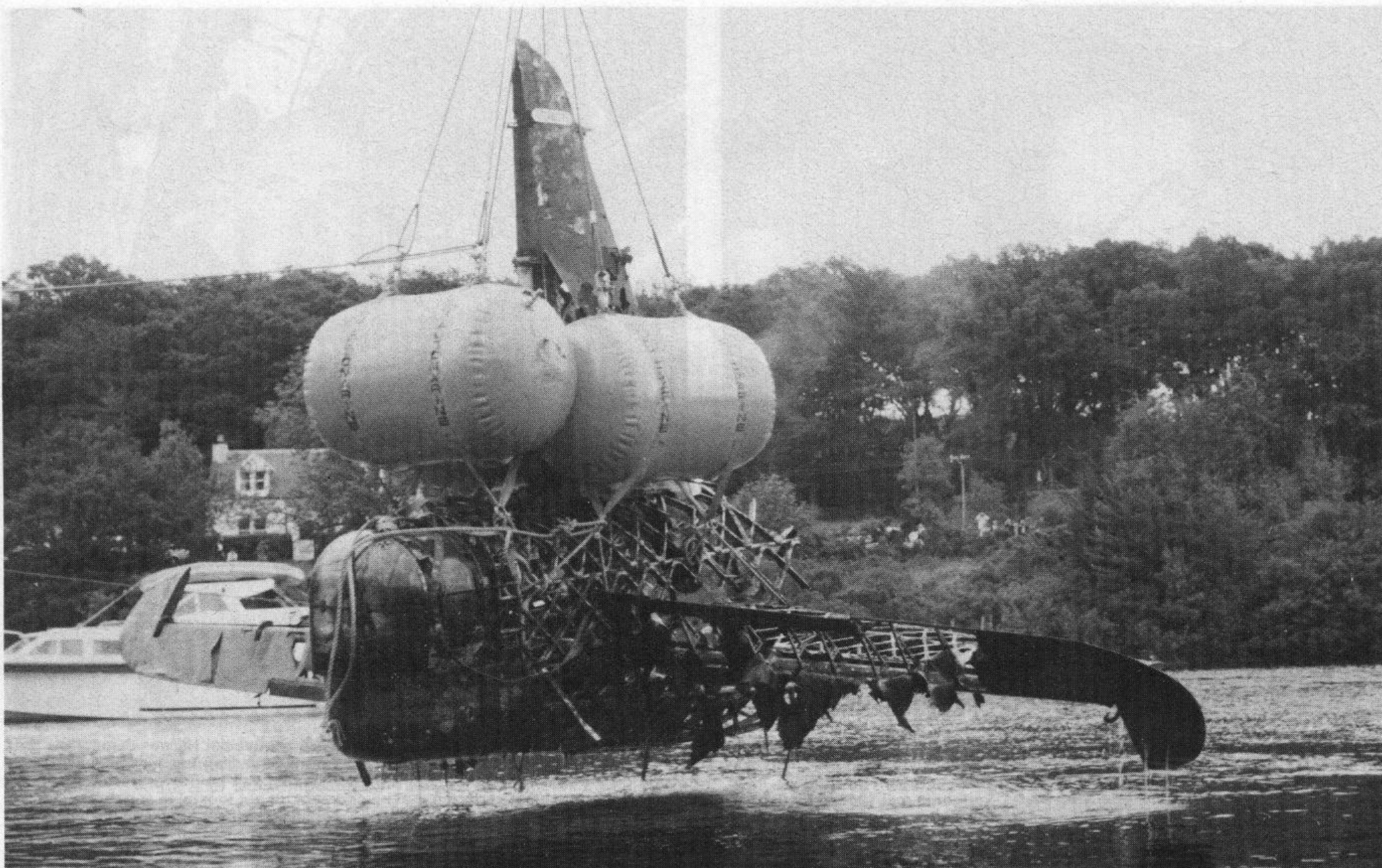
Deze vliegtuigberging - een van de moeilijkste die werd ondernomen - zal ongetwijfeld worden geëvenaard door de tijd en moeite die zal worden besteed om de N2980 te restaureren tot een

toonbaar museumstuk.

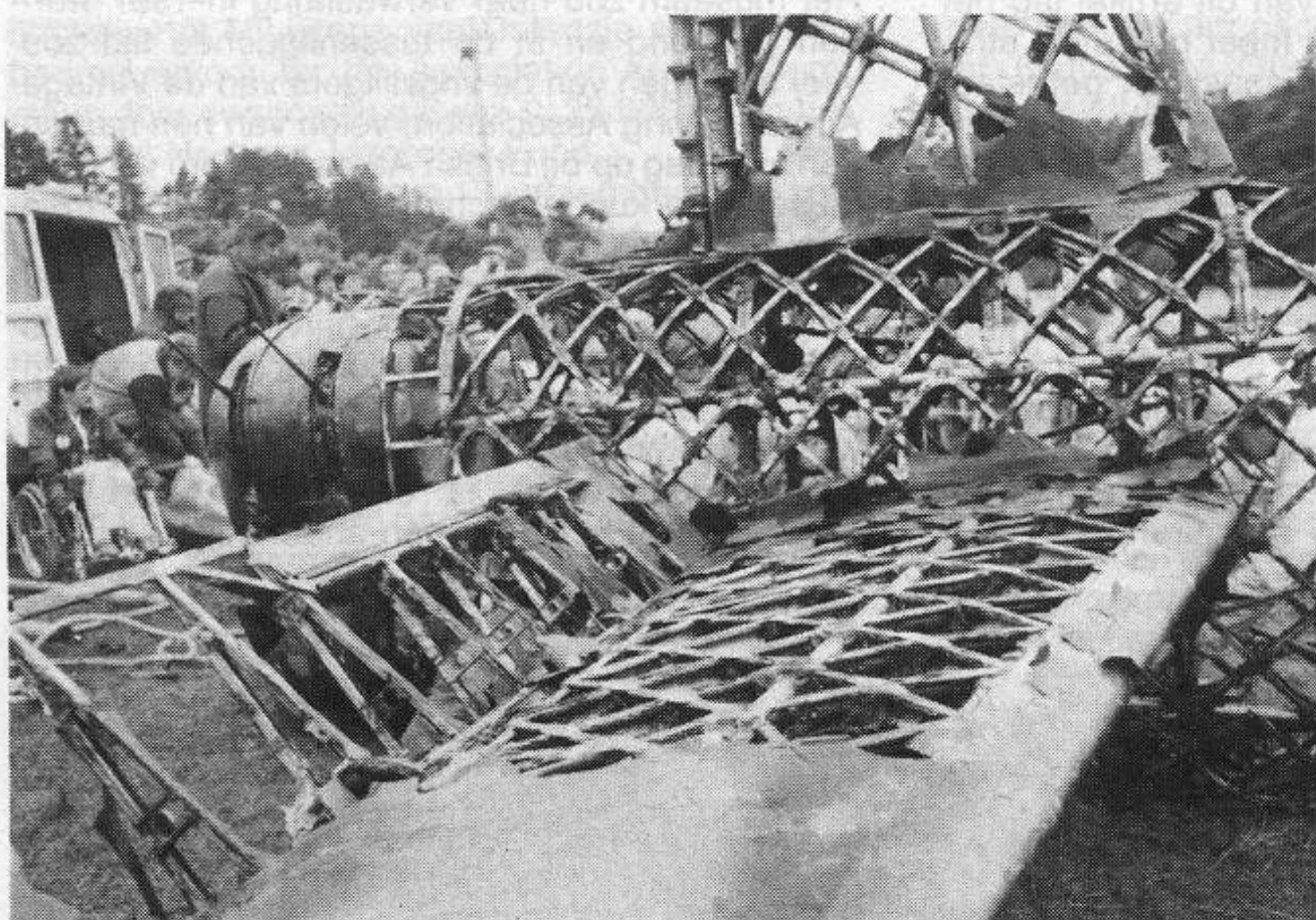
Het museum zou naar verwachting in 1987 worden geopend en in de tussenliggende tijd zou veel afhangen van de vrijwilligers van de Vintage Aircraft Flying Association; velen van hen namen een vrije dag op bij British Aerospace om voor het museum te kunnen schnabbelen waarvoor toen nog meerdere hulpkrachten werden gevraagd. Bij de voorbereiding van dit artikel heb ik veel hulp en opbouwende kritiek ontvangen van Mrs Barton en Dr Allwood, waardoor ik de vele fouten heb kunnen vermijden die indertijd door de pers werden gemaakt! Een vraag blijft overigens nog onbeantwoord: wat is er gebeurd met het monster? Dat is echter een ander verhaal ...



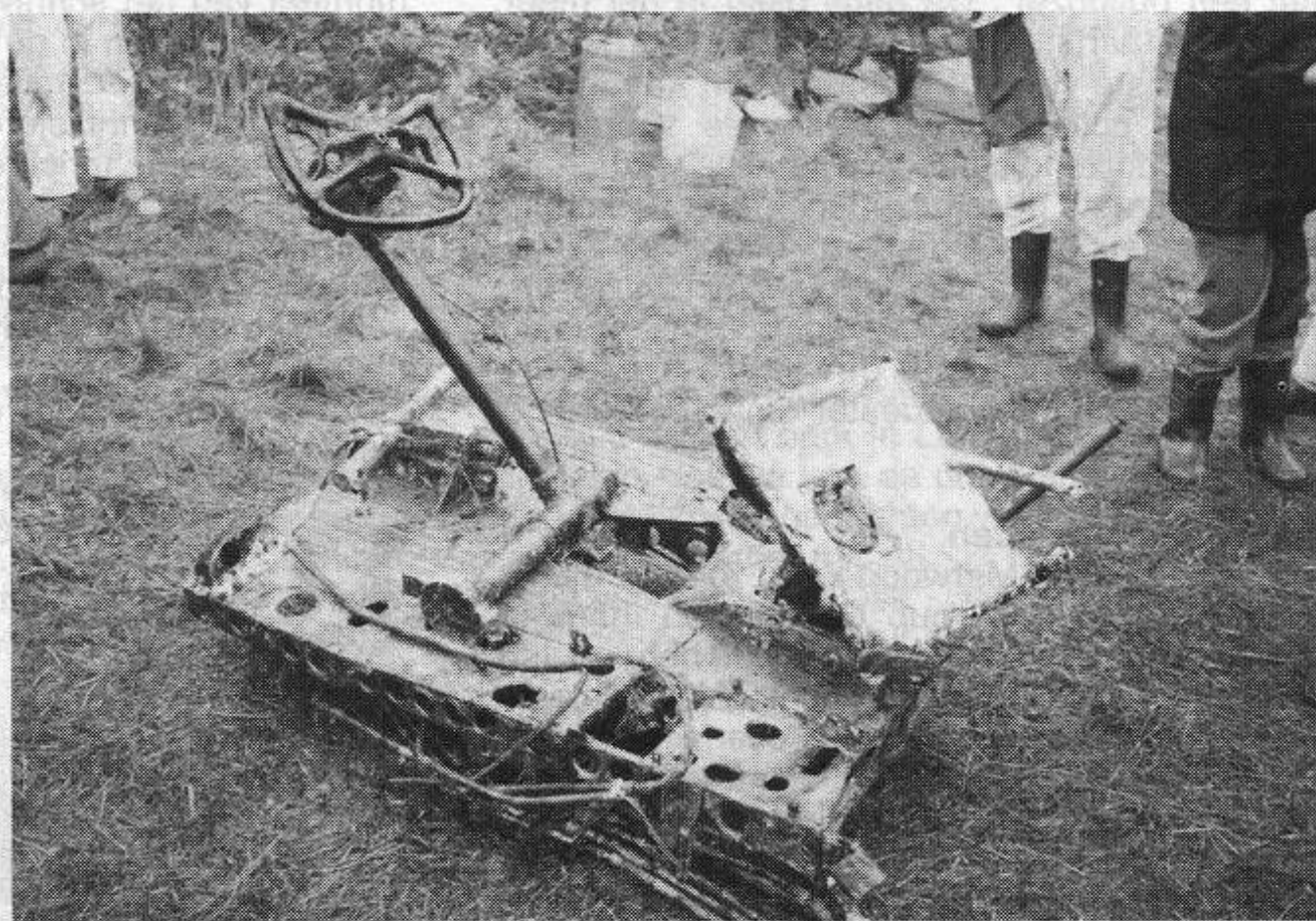
Sergeant John Fensome (20) was in opleiding voor telegrafist/boordschutter bij No. 20 Operational Training Unit in Lossiemouth. Hij verliet het vliegtuig na de anderen, maar had te vroeg aan het trekkoord getrokken. Pas de volgende morgen werd hij gevonden, verward in zijn parachute. Zijn ouders, Mr en Mrs Harold Fensome besloten hun zoon te laten overbrengen naar Luton in Bedfordshire, waar hij in Biscot op het parochiale kerkhof van de Heilige Drie-eenheid, in het familiegraf werd bijgezet.



Het staartdeel, dat tijdens het ophijzen uit het water was afgebroken, werd de volgende dag naar boven gehaald.



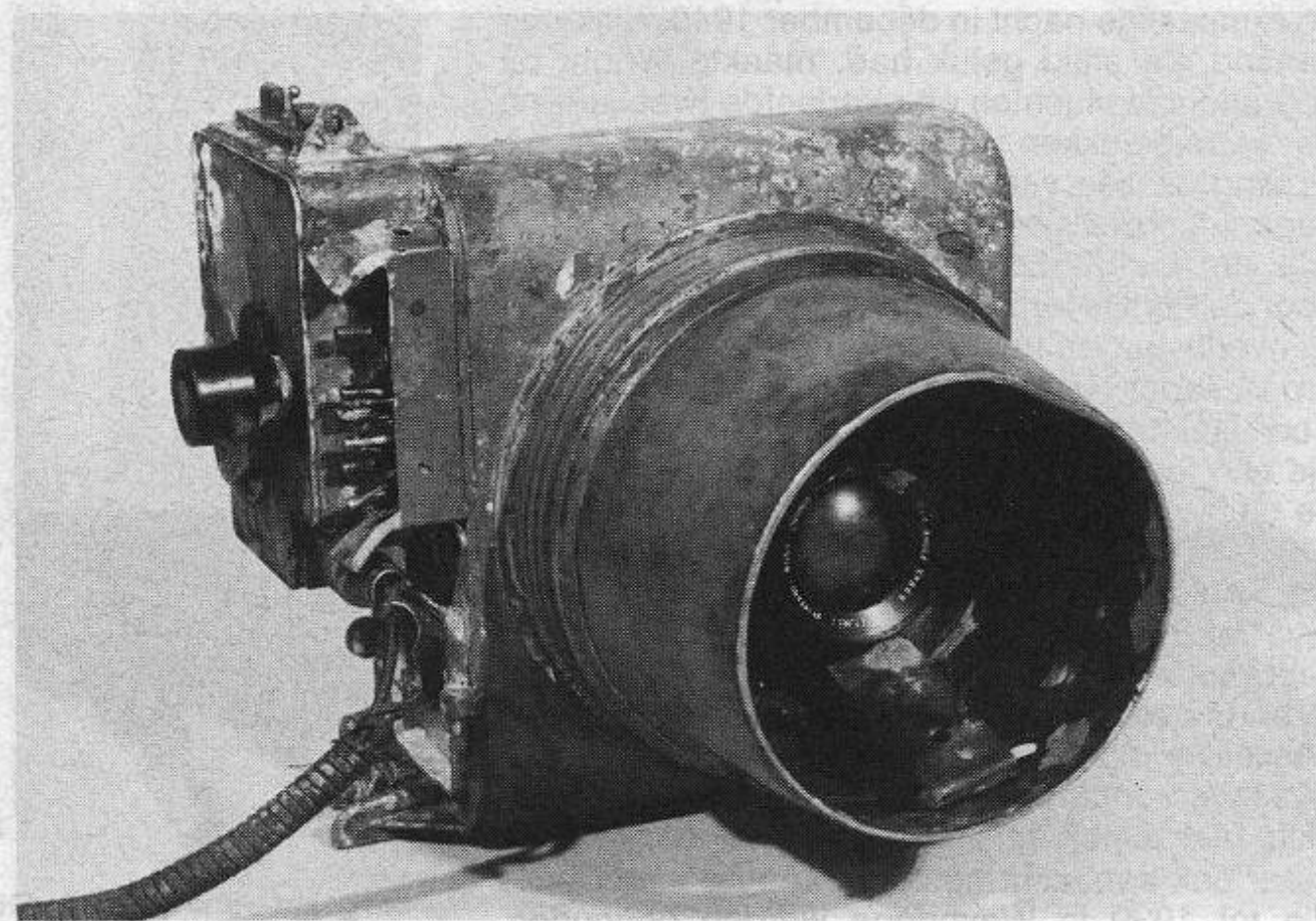
Veilig op het droge. De geschutskoepel trekt speciaal de aandacht.



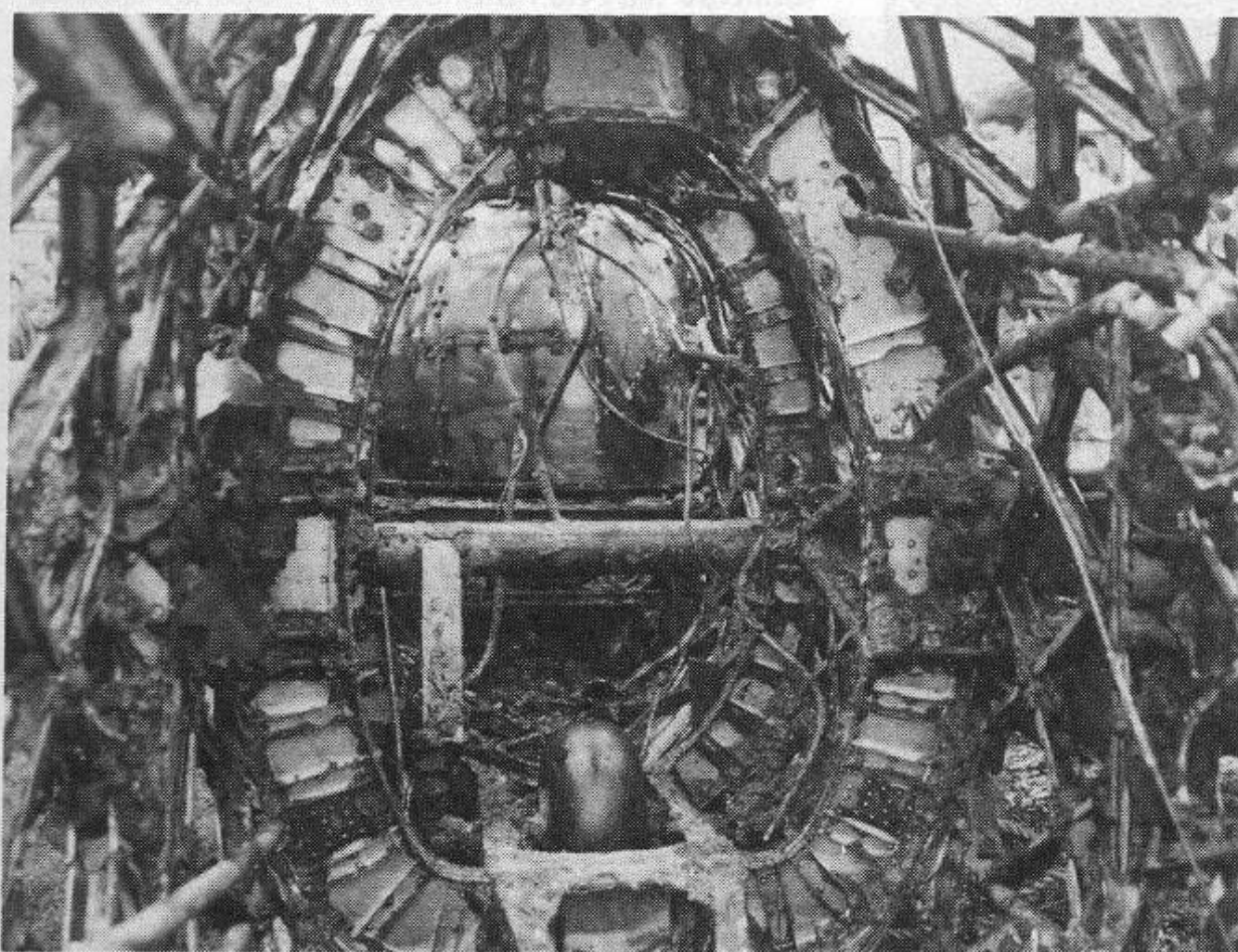
De plaats waar een vlieger ooit worstelde om zijn waggelende machine te redden.



Onder de voorwerpen die werden geborgen bevonden zich verscheidene type B vliegershelelm (midden), een T1119 draadloos seintoestel, en een nooduitrusting.



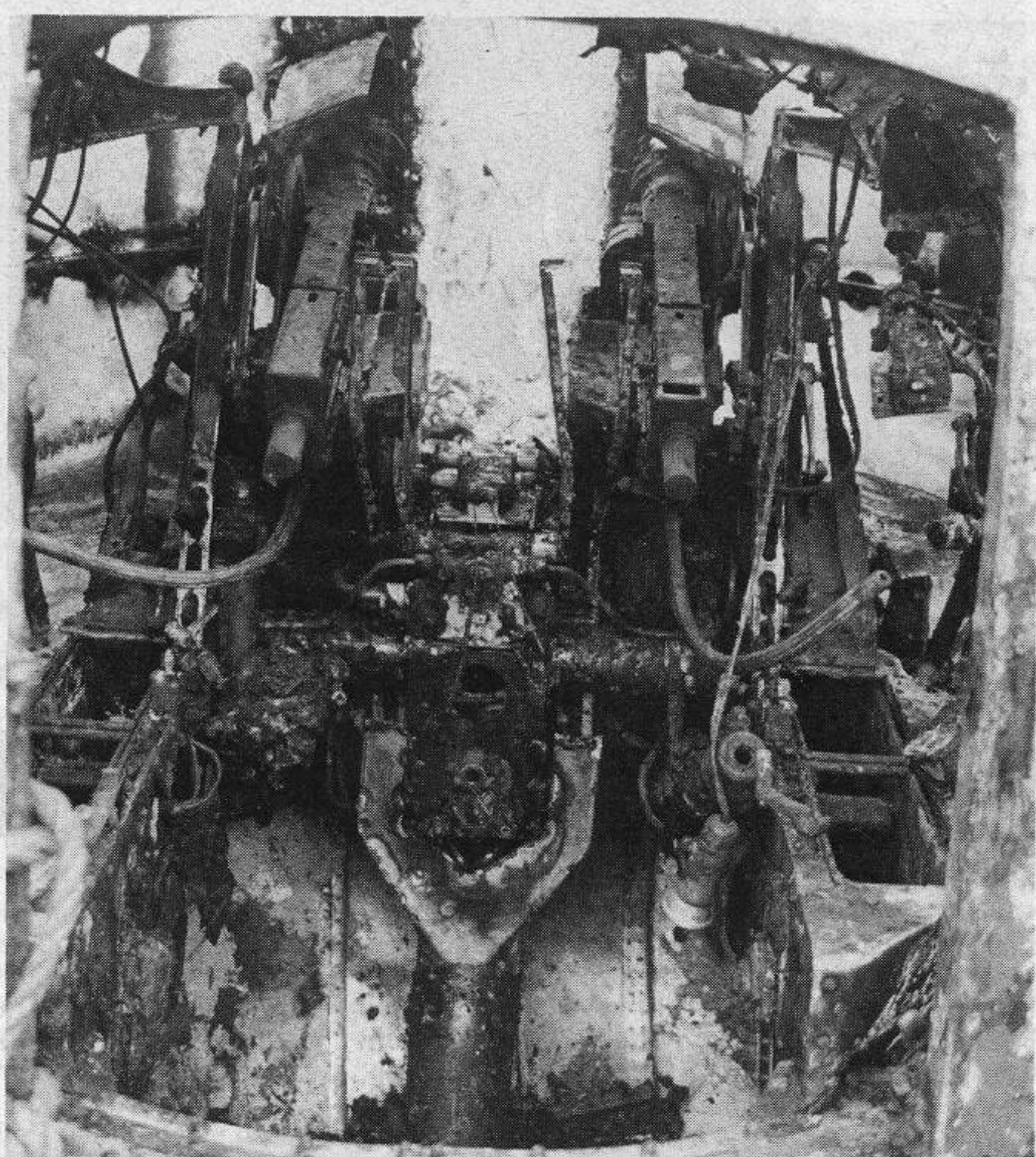
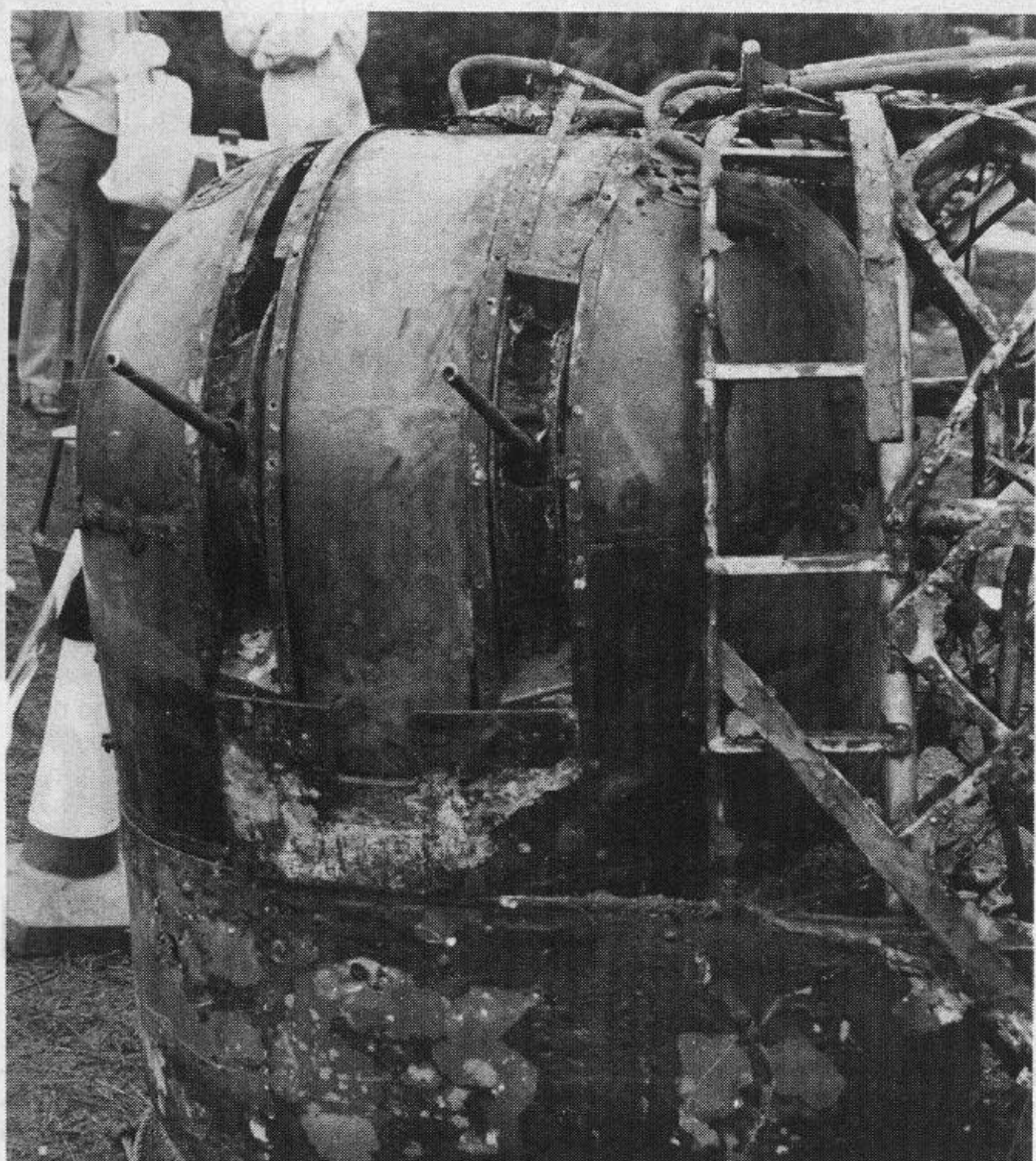
Een Williamson F.24 luchtcamera, compleet met een Ross groothoeklens. Dit model werd vanuit de hand bediend.



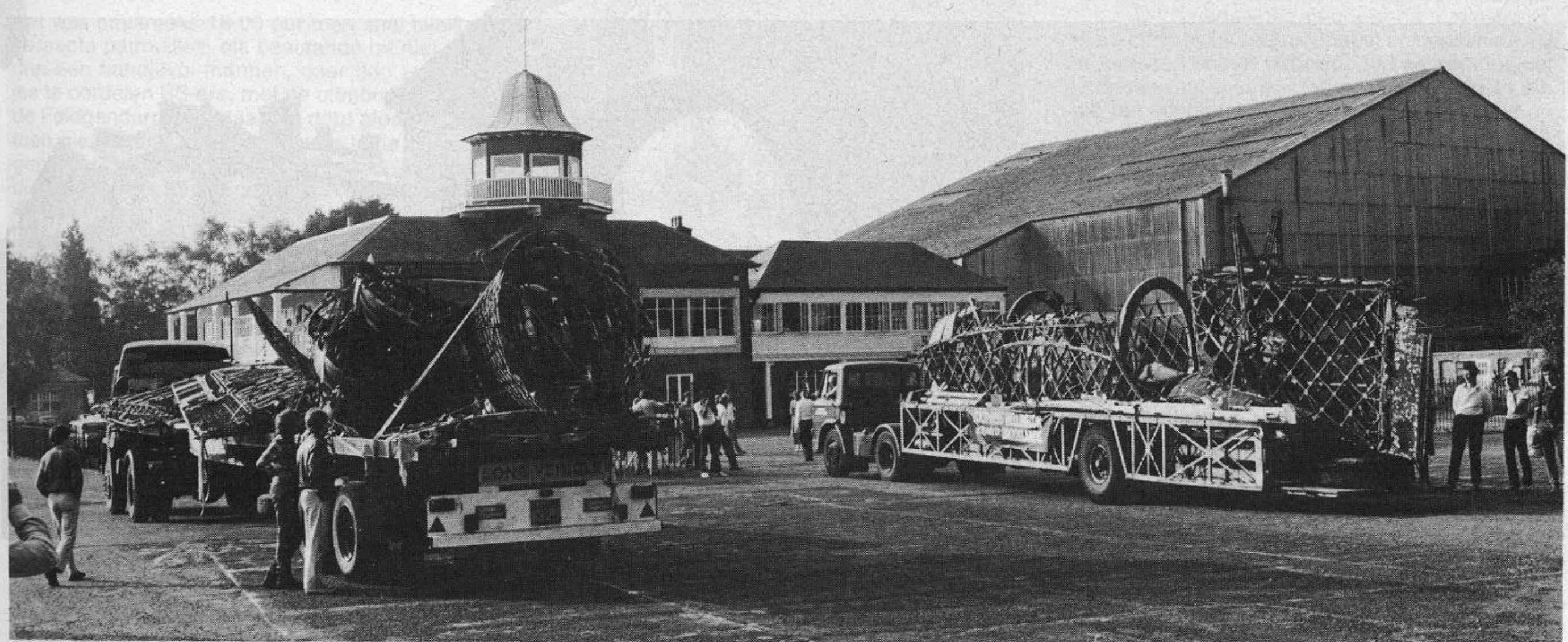
Het binnenste van het staartstuk, kijkend naar achteren. Let op het ingetrokken neuswiel.



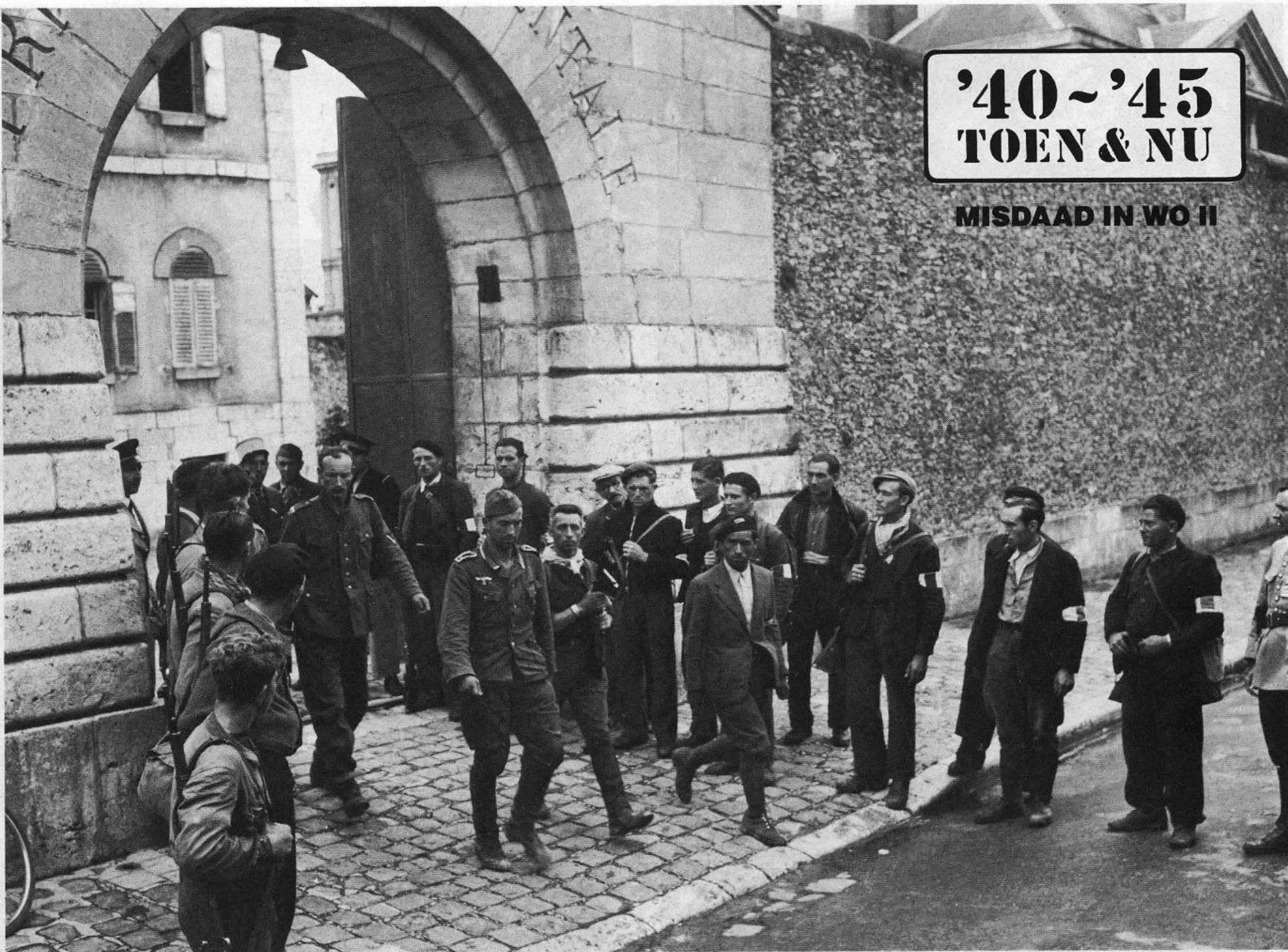
Twee leden van het bergingsteam met een deel van de munitie.



De geschutskoepel, gesloten i.v.m. het gebruik van de parachutes, werd naar boven gehaald, compleet met de Browning tweeling .303 Mk II mitrailleurs.



De overblijfselen van de N2980 keren terug in Weybridge op 27 september 1985, 46 jaar nadat de Wellington de fabriek had verlaten.



**'40~'45
TOEN & NU**

MISDAAD IN WO II

EEN DUUR GEKOCHE BEVRIJDING

door Jean Paul Pallud

Sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog zijn reguliere strijdkrachten herhaaldelijk geconfronteerd met guerrilla-activiteiten zonder daarop een juist antwoord te weten. Het gevolg daarvan was dat zij in zo'n mate in het nadeel werden gebracht dat zij het hoofd in de schoot moesten leggen, hetzij politiek of militair. Gedurende WOII bleek het Duitse leger op geen enkele wijze te zijn voorbereid op het tegengaan van acties van partizanen, en in de meeste bezette gebieden in Europa ontstond een meedogenloze strijd tussen de Duitse bezetters en groepen partizanen.

De aanslagen op leden van de Duitse strijdkrachten verhardden het optreden van de bezetter, en die reactie wakkerde de vijandige gevoelens bij de bevolking aan. Repressailles hadden het omgekeerde effect van wat ermee werd beoogd, en hadden tot gevolg dat meer mensen zich bij de partizanen aansloten dan anders misschien het geval zou zijn geweest. Ongetwijfeld nam dit aantal na de geallieerde landingen in Normandië nog veel meer toe dan ooit tevoren, en waren er nog veel meer bereid de Duitsers bonjour te zeggen en de geallieerde bevrijdingslegers te helpen, of eenvoudigweg zichzelf weer te zijn na zolang te zijn geïntimideerd door de bezetter.

In een dergelijk situatie reageerden de Duitsers op de minste geringste provocatie. Met het toemen van de activiteiten der partizanen tegen Duitse doelen en ook de oog-om-oog aanslagen op Duitsers zelf, alsmede die welke een louter wraakzuchtig karakter hadden, of waarbij andere motieven, zoals nationale trots, een rol speelden, groeide in het laatste jaar van de oorlog bij duizenden het aantal doden onder de bezetter en de bevolking.

Volgende op de Duitse nederlaag in Normandië en tegen de tijd dat Parijs viel op 25 augustus (waar toen de Franse 2e Tankdivisie haar intocht deed, zie *Toen en Nu* 14), waren de Duitse legers

begonnen aan een totale terugtocht tot boven de Seine, een manoeuvre die zou eindigen in een terugtrekkende beweging uit geheel Frankrijk met de Geallieerden op hun hielen. Twee dagen nadat Parijs was bevrijd, rukten troepen van de Amerikaanse 5e Infanteriedivisie de stad Provins binnen. Precies 5 km ten zuiden daarvan ligt het dorp Chalaud-la Petite ...

Reeds enkele dagen passeerden Duitse troepen

die in oostwaartse richting terugtrokken, dit dorp. Zij verkeerden merkbaar in een slechte stemming, en de dorpelingen konden zien dat de bevrijding nabij was. In de ochtend van de 27e augustus trokken opnieuw troepen door het dorp,

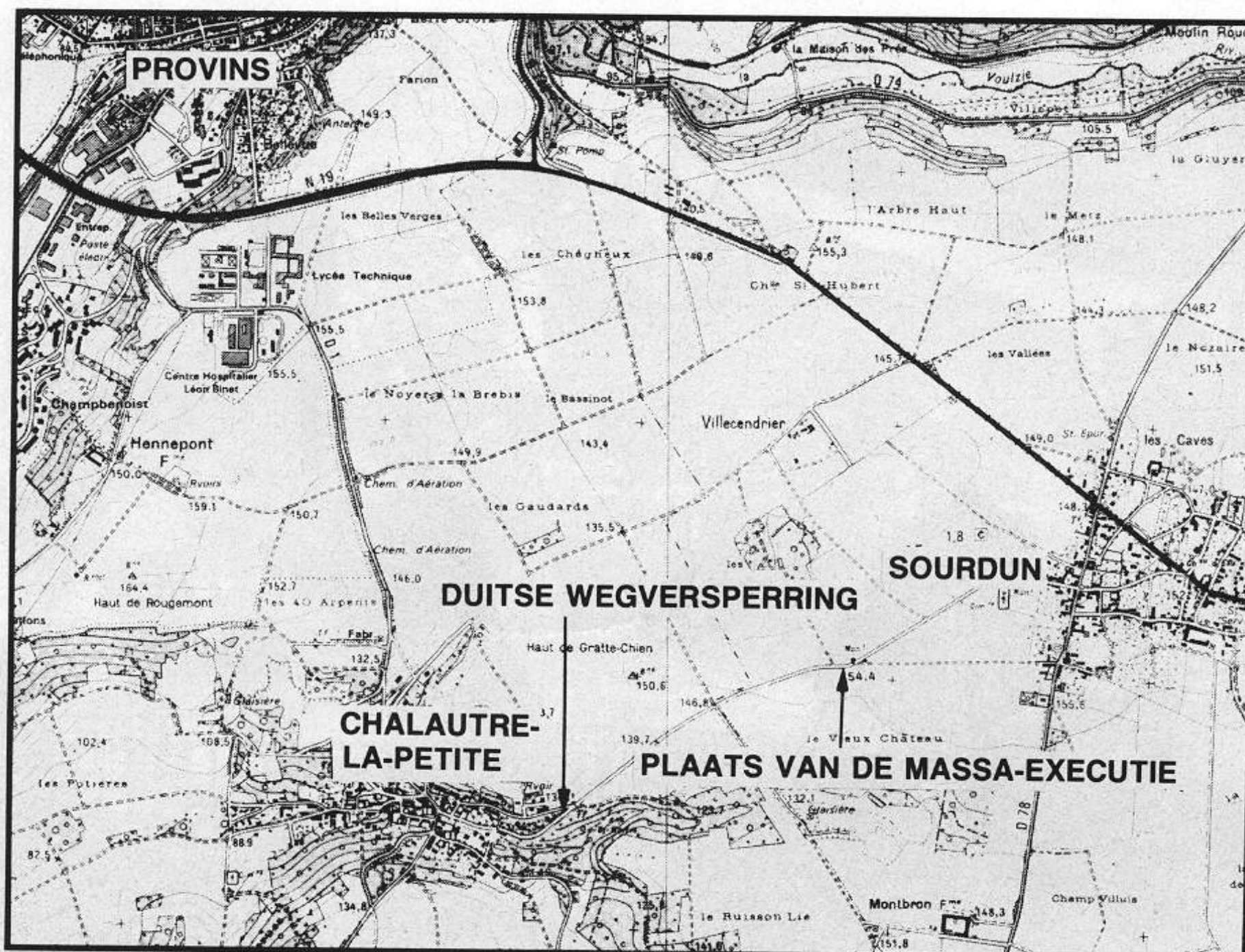


Hubertus Schürzeberg en een niet nader genoemde Gefreiter van Artillerieregiment 148 worden op 31 augustus 1944 de gevangenis van Provins uit geleid door leden van het Franse verzet. Rechts naast Schürzeberg loopt René Labeille. Jean Paul Pallud kon z'n ogen niet geloven toen hij tijdens een bezoek aan het plein zag dat de poort van de gevangenis er nog steeds staat, hoewel het gebouw zelf werd gesloopt voor de aanleg van een parkeerterrein.

dodelijk vermoeid, ongeschoren en vuil. Vermoedelijk hadden zij dagenlang niet geslapen en gegeten, maar toch bleven zij hardnekkig hun wapens en munitie op fietsen en kinderwagens vervoeren terwijl zij zich in oostelijke richting verplaatsten. Gedurende de middag nam hun aantal sterk af. Een vijftigtal Duitsers fungeerden toen als achterhoede. Zij installeerden zich bij een kruispunt aan de oostelijke rand van het dorp, en bereidden zich er op voor de oprukkende Amerikaanse voorhoede tot staan te brengen, om de terugtrekkende Duitse troepen tijdens hun terugtochtsmanoeuvre wat respijt te geven.

De geschiedenis die zich daarna in Chalaudre-la-Petite afspeelde, begon toen een Amerikaanse verkenningspatrouille - twee soldaten in een jeep - de niet verdedigde westelijke kant van het dorp bereikten. De twee GI's gingen het dorp voorzichtig binnen om zich op de hoogte te stellen van de Duitse posities. Het was toen omstreeks 17.00 uur. Zij stonden naast hun Jeep met enkele dorpelingen te praten, toen een Duitse patrouille - twee soldaten op de fiets - het dorp binnenreden om uit te kijken naar mogelijke achterblijvers. De Duitsers werden verrast en binnen enkele seconden gevangen genomen. Na hen te hebben onwapend, besloten de Amerikanen hun verkenning nog een honderd meter verder uit te breiden. De twee gevangenen hadden zij achtergelaten onder de hoede van twee jongen mannen uit het dorp, die zij een pistool hadden geleend, zonder daarvan echter de werking te verklaren. Na enkele minuten reeds namen de gevangengenomen Duitsers gebruik van de onervarenheid van hun jonge bewakers en slaagden erin ongedeerd te ontkomen, waarna zij vermoedelijk naar hun eenheid terugkeerden die enkele honderden meters verderop lag. Het rapport dat zij aan hun commandant uitbrachten moet onsamenhangend en onduidelijk zijn geweest, en ongetwijfeld moeten zij hebben gezegd dat er 'terroristen' in het Chalaudre waren. De twee Amerikanen verdwenen snel in westelijke richting, waarschijnlijk zonder veel aandacht te schenken aan de onzekere situatie waarin zij de dorpelingen hadden gebracht. Dit zou niet ernstig zijn geweest als hun verkenning was gevolgd door een bezetting van het dorp door Amerikaanse troepen. Dit bleef echter achterwege, mogelijk door tegenstrijdige of onduidelijke bevelen. Die Amerikaanse troepen, die zich op dat moment in Soisy-Bouy bevonden, ongeveer twee kilometer naar het zuidwesten, trokken in plaats daarvan naar Chalaudre-la-Grande, waardoor Chalaudre-la-Petite gedurende twee dagen in een niemandsland kwam te liggen. Ondertussen hadden de Duitsers die aan de oostelijke rand van het dorp stellingen hadden betrokken, zich enkele kilometers oostwaarts teruggetrokken. Het is niet mogelijk vast te stellen of een Duitse officier die met de leiding was belast, het incident heeft gerapporteerd aan leden van een SS-Polizeiregiment, of dat hijzelf, of zijn superieuren besloten enkele kameraden te wreken die door het Franse verzet waren gedood. Niettemin, iemand moet hebben besloten iets te doen aan Chalaudre-la-Petite, dat onmiskenbaar 'in handen was van Partisanen'.

Het was omstreeks 18.00 uur toen snel bij elkaar geraapte patrouilles, elk bestaande uit niet meer dan een handjevol mannen, naar hun kraagpatjes te oordelen SS-ers, met de uitmonstering van de Feldgendarmarie, naar het dorp afdaalden dat toen niet meer dan 200 inwoners telde. Zij vroegen bij elk huis de vrijlating van iedere 'kamerad' die daar gevangen mocht worden gehouden, en namen tegelijkertijd dorpelingen in gijzeling. Gealarmeerd door wat een uur eerder aan de twee mannen op de fiets was overkomen, leek het alsof de Duitsers geloofden dat sommige van degenen die werden vermist, of gedood waren door partisanen, of dat zij gevangen werden gehouden in het dorp om te worden overgedragen aan de Amerikanen zodra zij zouden arriveren. Ondanks het feit dat de Duitsers bij een bezetting geen 'Kamerad' of 'Partizan' tegenkwamen, werden toch vele dorpelingen bijeen gedreven. Monsieur Albert François was bezig in zijn voortuin wat champignons klaar te maken, toen hij door twee passerende Duitsers werd bevolen mee te komen. Toen hij zich omdraaide om z'n persoonsbewijs uit z'n huis te halen, kreeg hij te horen: 'Papier Non! Komm! Schnell!' Intussen was een andere soldaat bezig de dorpsomroeper aan te porren en voor zich uit te duwen door de dorpsstraten. Slaande op zijn trommel om de



aandacht te trekken, las de dorpsomroeper de order voor waarin stond dat de inwoners zich op het dorpsplein moesten verzamelen. Al spoedig waren er zo'n honderd mensen bij elkaar gedreven die zagen dat een aantal van hen, allen mannen, werden weggemarcheerd. Degene die blijkbaar de leiding had van deze operatie, beval de overige verzamelde dorpelingen te blijven waar zij waren, waarna hij ze, voordat hij vertrok, achter liet onder de hoede van van een enkele bewaker die echter beschikte over een mitrailleur die op de menigte stond gericht. Iedereen was ervan overtuigd dat de mannen waren meegenomen om de Duitsers te helpen met het aanleggen van loopgraven of het herstellen van bruggen. De zestienjarige Bernard Gailliard wist te ontsnappen toen ook hij door een Duitser werd gedwongen zich aan te sluiten bij de groep mannen. Als een kind verschool hij zich evenwel achter zijn moeder en slaagde er zo in tot de achterblijvers te behoren. Thans is hij burgemeester van het dorp en een waardevolle getuige met betrekking tot de gebeurtenissen in het dorp.

De 22 gegijzelden, van wie de jongste zestien jaar was, werden afgevoerd in de richting van Sourdun. Onder hen bevond zich een van de twee dorpelingen, die niet lang daarvoor met wei-

nig succes de twee Duitsers had bewaakt. Juist toen de duisternis inviel nam een der gegijzelden, Fernand Poirat, de gelegenheid waar om te ontsnappen toen de groep de rand van het dorp had bereikt. De anderen bemerkten al spoedig wat hun lot was omdat een van hen, Monsieur Belliard, Duits verstond en hij vertelde wat de commandant van de bewakers had geantwoord op de vraag van een van de soldaten: 'Wat gaan we met ze doen?'

'Deze mannen zullen worden doodgeschoten' was het antwoord.

Het was nu 21.00 uur en de groep kreeg plotse bevel zich in een rij op te stellen op een veld langs de weg. Wetende wat hun te wachten stond besloten sommigen de kans te wagen en te trachten te ontkomen. Vier slaagden er in te verdwijnen, maar de zeventien overgeblevenen vielen neer onder een hagel van vuur. De Duitsers kwamen toen naar voren om met een schop tegen hun lichaam te zien of de mannen werkelijk dood waren. In feite waren er nog vier in leven. Prosper Nuytens en Jean Fontanel waren ernstig gewond, maar deden alsof zij dood waren en slaagden erin zich stil te houden toen tegen hen aan werd geschoten waardoor zij aan het genadeschot ontkwamen. Marceau Durup was niet ernstig ge-



Gezicht in de richting van Sourdun. Dit is de plek van de Duitse wegversperring aan de oostelijke rand van Chalaudre-la-Petite, en ook de weg die de gegijzelden moesten lopen naar de plaats waar zij zouden worden doodgeschoten.



'Morts pour la France'. Hier werden de dertien dorpelingen neergemaaid. Enkele dagen later werd dezelfde plek gebruikt voor de represaille-fusillade van de vijf Duitsers.

wond en op hem werd opnieuw een schot afgevuurd dat hem in de keel trof. De golf bloed die dat veroorzaakte deed de Duitsers denken dat ook hij dood was. De vierde, Felix Fontanel, een oude man, was tegen de grond gesmakt toen zijn zoon Jean door de kogels werd geraakt en hierdoor tegen hem aanviel. De oude man verloor door de val het bewustzijn en ontsnapte zo aan wat volgen zou. De overlevenden, van wie de meesten door meer dan een kogel waren getroffen, hielden zich meer dan twee uur stil, nu en dan rillend van pijn en emotie.

Dertien dorpelingen werden gedood, onder hen Monsieur Pierre Brumsteller die als eerste had getracht te ontsnappen en zo het vuur van de Duitse executeurs naar zich toe had getrokken. Raoul Desbrosse, Jean Tanneur, Marius Villiers en Monsieur Tillec konden alle vier ongedeerd weggelopen, maar de dood van Pierre Brumsteller was de prijs geweest voor hun vrijheid.

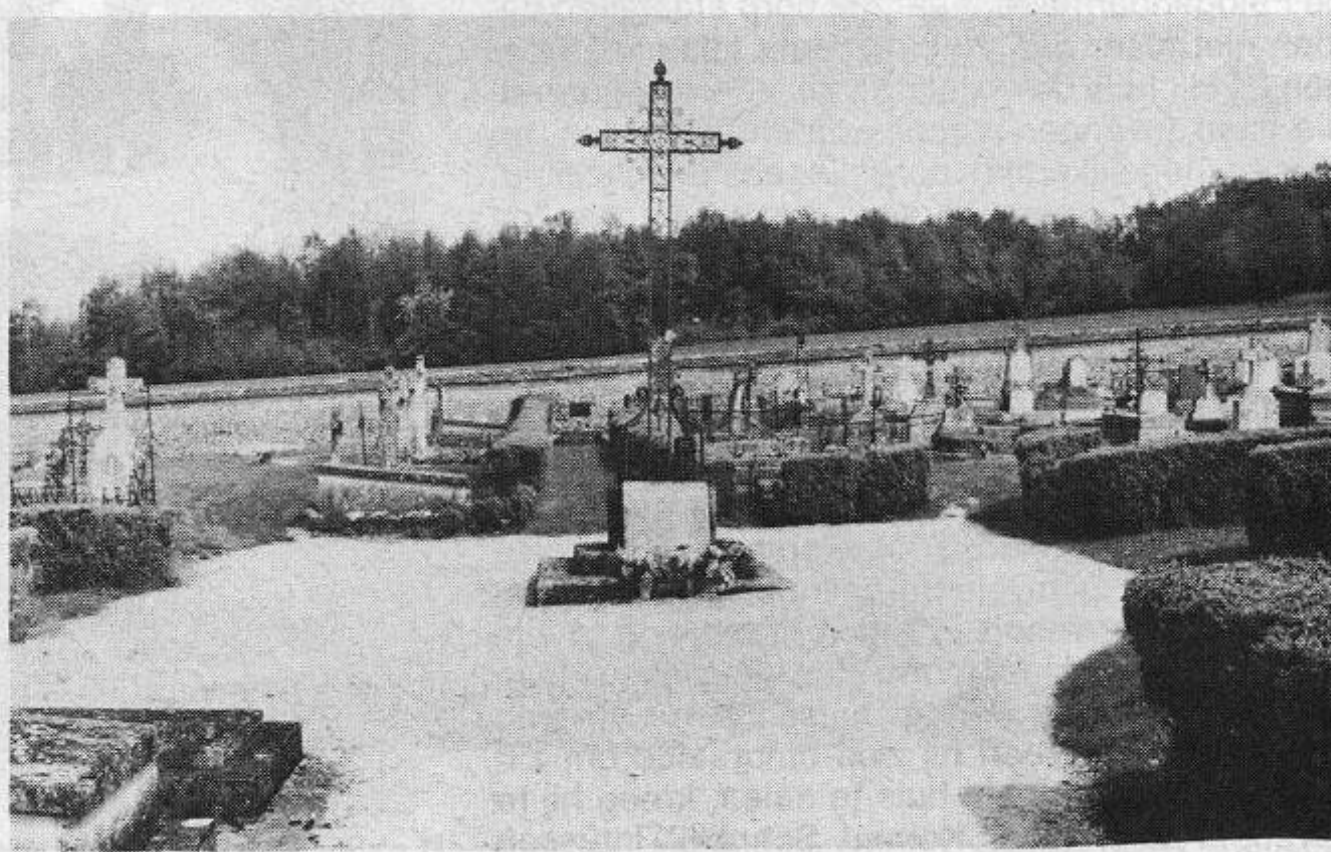
Intussen was een Duitser op het dorpsplein verschenen die enkele woorden wisselde met de bewaker. Deze pakte daarop zijn mitrailleur en beiden vertrokken daarna. Verlamd van schrik en vrees bleven de dorpelingen nog een uur op het



De namiddag van de 31e augustus. De begrafenisstoet van de Franse slachtoffers nadert het kerkhof.



De prijs voor de bevrijding van een Frans dorp. Rechts Monsieur Eugène François, wiens zoon Alfred een der slachtoffers was. Gewapende leden van het verzet salueren op het moment dat, als teken van respect, de tricolore wordt neergelaten.



ren op het moment dat, als teken van respect, de tricolore wordt neergelaten.

De eerste twee 'verdachten' worden opgehaald voor een slordige executie in een hoek van het dorpsplein. Rechts: De anonieme Gefreiter (staande onder de 'E' van 'DÉFENCE') bepleit zijn zaak, terwijl Schürzeberg, links van hem, verachtelijk toekijkt. René Labeille, zijn bewaker, met witte sjaal en een armband van de FFI (Forces Françaises de l'Intérieure), staat met het vuurpeloton, rechts op de foto in het midden.

plein staan totdat Raoul Desbrosse omstreeks 21.30 arriveerde en boos vroeg: 'Wat blijven jullie hier in godsnaam op het plein staan terwijl zij ons allemaal hebben neergeschoten?'

De situatie was verward en er waren maar weinig vrijwilligers die er die avond nog op uit wilden om zelf te zien wat er gebeurd was. Een stuk of vijf mannen trokken door de velden terwijl er drie langs de weg gingen. Het was nu stikdonker en zij hadden moeite met het vinden van de neergeschoten mannen, maar nadat zij deze eenmaal hadden ontdekt renden zij terug naar het dorp om een wagen te halen waarop de doden en gewonden konden worden vervoerd. Wegens de duisternis waren zij pas in staat vast te stellen wie er dood en wie er gewond was toen zij terugge-



keerd waren in het dorp. Alles was zo snel gegaan en de dorpingen waren zo geschokt, dat sommigen enkele uren, maar anderen meerdere dagen nodig hadden om te beseffen dat een geliefde zoon, een man, of een buurman er niet meer waren en ook nooit meer zouden terugkeren. Al spoedig verspreidde zich door het dorp het bericht over de moorden en wegens de sinds lang gevoede angst en haat tegen de SS, werd deze onmiddellijk beschuldigd van de wandaad, hoewel het schijnt dat niemand over ook maar de geringste informatie beschikte over het onderdeel dat in feite voor de moorden verantwoordelijk was. Het gehele gebied werd uitgekamd om gevangenen te vinden die SS-ers zouden kunnen zijn geweest, en een groot aantal Duitsers werd in Provins bijeen gebracht. De meesten waren



Rechts: Jean Paul Pallud spoorde 41 jaar later René Esquerre op (met de zwarte képi rechts op de foto hierboven), die erin toestemde op de plek te staan waar hij in 1944 getuige was van de executie.

'geschonken' door Amerikaanse eenheden die de Duitsers krijgsgevangen hadden gemaakt. In die tijd was snelrecht de gewoonste zaak van de wereld, en al snel werden twee Duitsers geselecteerd - op grond van welke criteria is onduidelijk, maar het waren zeker geen SS-ers - om in Chalaudre-la-Petite te worden geëxecuteerd. Monsieur René Esquerre, lid van een verzetsgroep in Provins, woonde op 31 augustus de terechtstelling bij als adjudant van de Militaire Veiligheidsdienst (Securité Militaire). Hierover berichtte hij het volgende:

'Toen wij arriveerden hadden de Amerikanen al een camera geplaatst in een van de hoeken van het dorpsplein, namelijk bovenop een stellage die de plaatselijke brandweer gebruikte om slangen te drogen. De twee SS-ers kwamen er aan, omringd door talrijke bewakers. Deze stoet marcheerde langs het vuurpeloton dat bestond uit leden van het verzet. De Duitsers moesten zich voor de muur opstellen. De oudste van de twee hilde en beweerde dat hij iets belangrijks had te zeggen. Helaas was er niemand aanwezig die voldoende Duits kende, en ik moest terug naar Provins om een tolk te vinden. Mademoiselle Odette Canas ging met mij mee terug zodat wij in staat waren met de gevangene te praten. De jongste zei dat hij getrouwd was en een kind had en verklaarde bereid te zijn voor zijn vaderland te sterven. Hij vroeg niet geblinddoekt te worden zodat hij de dood in de ogen kon kijken, en stond erop dat zijn familie werd meegedeeld dat hij was gestorven als een soldaat en niet als een verrader. Dit was een toespeling op de andere Duitsers die vroeg niet te hoeven sterven en die voorts beloofde de namen te noemen van de gevangenen in Provins die verantwoordelijk waren voor de slachting in Chalaudre-la-Petite. Dit werd aanvaard. Na de executie van zijn kameraad - die omstreeks 11.45, terwijl hij in de houding stond, stierf - werd de niet-geëxecuteerde Duitser tegen de middag teruggebracht naar Provins. De volgende dag moesten alle Duitsers die daar werden gevangen gehouden, aantreden op de appelplaats van het Quartier Montereau, een voormalige kazerne. Daar paradeerden zij voor de informant die op de eerste verdieping achter een venster stond, zijn gezicht verborgen door een hoed. Door met zijn hoofd te knikken wees hij de geene aan die had meegedaan aan de moorden. De SS-ers hadden hun uitmonsterring verwijderd en sommige hadden hun uniform verwisseld voor de minder opvallende tenue van de artillerie. Aldus konden dertien SS-ers worden aangewezen onder de 80 krijgsgevangenen.'

De Duitser die ter dood was gebracht in Chalaudre-la-Petite, Hubertus Schürzeberg, werd op het dorpskerkhof begraven, slechts enkele meters verwijderd van de plaats waar de dorpelingen ter aarde waren besteld die vier dagen tevoren waren gedood. Op het erf van de dorpschool werd spoedig daarna de dorpelingen gevraagd of zij uit degenen die voor hen werden geleid de soldaten konden herkennen die verantwoordelijk waren voor het bloedbad. Aangezien soldaten in uniform nogal op elkaar lijken, was het moeilijk iemand als zodanig te identificeren. De meeste dorpelingen, met inbegrip van familieleden van de slachtoffers, aarzelden nogal iemand aan te wijzen die aan de moordpartij zou



Schürzeberg wordt hier gefilmd door de Amerikaanse legerfilmer en fotograaf, sergeant Graham.

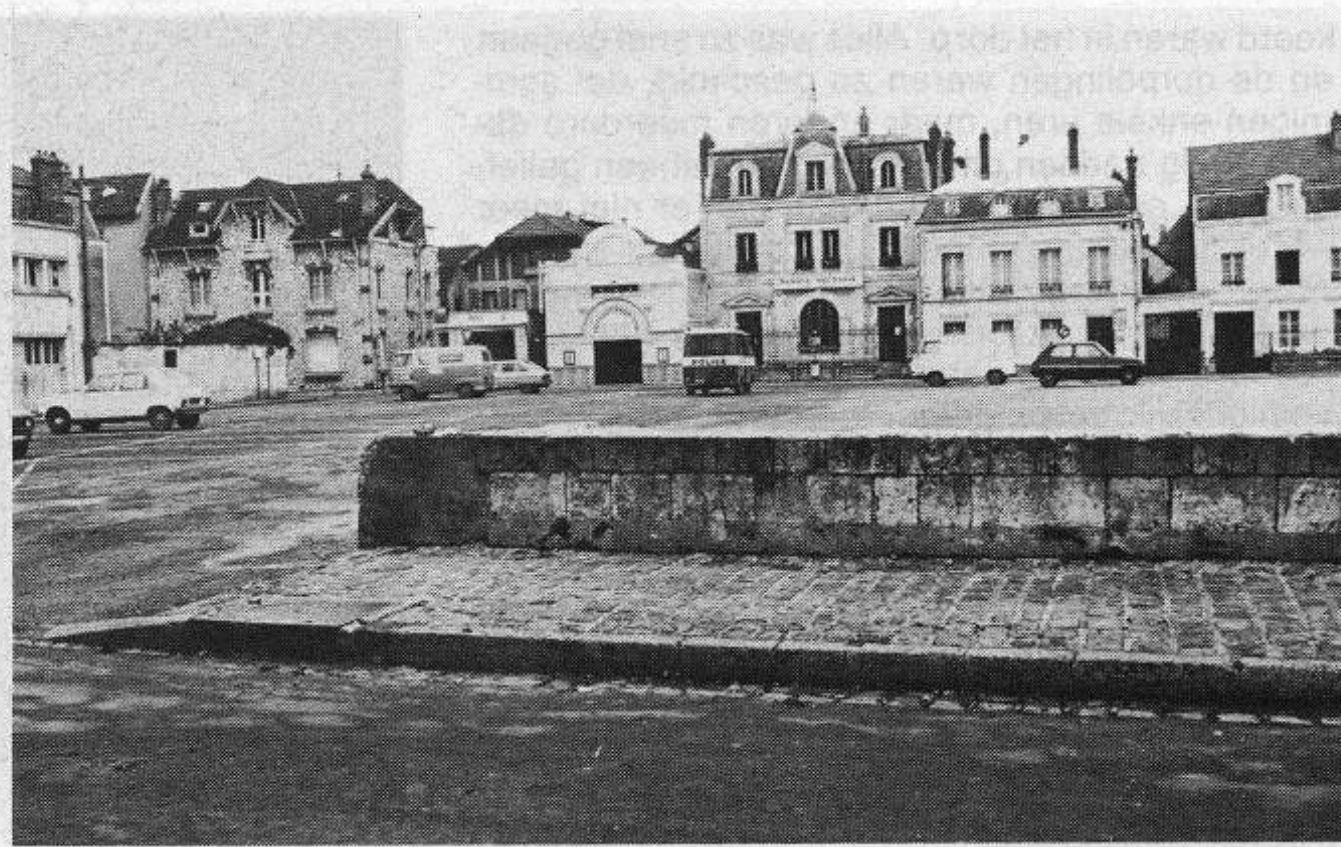


hebben meegedaan. Het 'recht' moest echter zijn loop hebben, en sommige van hen werden spoedig erkend als zijnde schuldig. Dit resulteerde in heftige pogingen van de zijde der beschuldigten om uit te leggen dat zij niets te maken hadden gehad met de moorden. Ironisch genoeg bevond zich onder hen ook de informant die enkele uren tevoren de executie had weten te ontlopen, maar nu schreeuwde dat hij in de val was gelopen. Ook een jonge soldaat hilde en herhaalde steeds dat hij niet in het dorp was geweest. Deze uitbarstingen hadden geen invloed op de beslissing van degenen die zich hadden opgeworpen om recht te spreken. De vijf veroordeelde mannen werd

toegestaan een brief te schrijven aan hun familieleden; enkelen maakten daarvan gebruik, maar anderen niet. Onmiddellijk hierna werden zij afgemarcheerd om te worden geëxecuteerd op exact dezelfde plaats waar op 27 augustus de dorpelingen waren neergeschoten. Bij deze slotacte waren slechts ongeveer twintig mensen aanwezig: verre van wraakgevoelens te koesteren, vonden velen in Chalaudre dit soort vergelding zinloos. Het was omstreeks het middaguur. Het vuurpeloton bestond uit tien man, elk met een geweer, die tot taak hadden vijf mensen te executeren. Er werd slecht geschoten en de meeste veroordeelden waren alleen maar ge-



Twee van de Duitsers die daarna werden aangewezen, worden hier over de Place Honoré de Balzac naar de gevangenis in Provins geleid (enkele meters rechts). Zij



worden geëscorteerd door René Bardoit, Armand Esquerre en René Esquerre (niet goed zichtbaar door de eerste Duitser).

wond door het salvo dat het peloton had afgevuurd, en zij waren nog bij bewustzijn toen degenen die de leiding had van de executie de ellendige taak had het genadeschot uit te delen. De vijf Duitsers werden begraven op het kerkhof van Sourdun.

Tijdens het bezoek dat de auteur van dit artikel aan Chalaudre-la-Petite bracht, kon de identiteit worden vastgesteld van de militair die in het dorp was geëxecuteerd. De overlijdensakte in het register van de Burgerlijke Stand luidt: 'Op 31 augustus 1944 om 11.45 uur overleed Hubertus Schürzeberg op het dorpsplein. Hij werd geboren op 25 december 1916 te Huffun en woonde in Braunschweig. Hij was wachtmeester in het Duitse leger en droeg een identiteitsplaatje met het nummer 1-A-R-67-134.'

Nader onderzoek in Duitsland bracht aan het licht dat Schürzeberg niet tot de SS behoorde, maar wachtmeester was in de 9e Batterij van Artillerieregiment 148 van de 48e Infanteriedivision. Hij was geen SS'er die zijn uniform had 'verwisseld' voor de minder opvallende tenue van de artillerie; hij was inderdaad een artillerist. Twee andere leden van dezelfde eenheid, Unteroffizier (rang tussen korporaal en wachtmeester) Ferdinand Leonhardi (geboren op 14 juni 1900 in New York!) en Otto Thieffelder, staan opgegeven als te zijn gewond in de omgeving van Provins in oktober 1944, doch ook dat zij in gevangenschap zijn overleden.

Gelet op de onzekere toestand in het gebied van Provins in de nazomer van 1944, waar de gebeurtenissen in snelle opeenvolging als het ware over elkaar heen tuimelden, lijkt het aanvaardbaar twijfel uit te spreken over de identificatie van de Duitsers. Dat de anonieme Duitser en Schürzeberg tot degenen behoorden die verantwoordelijk waren voor de moorden, is ten aanzien van laatstgenoemde hoogst onwaarschijnlijk aangezien Artillerieregiment 148 allesbehalve een SS-eenheid was; wat betreft de anonieme man lijkt het veel waarschijnlijker dat ook hij niets te maken had met het gebeurde en dat hij eenvoudig probeerde zijn hachje te redden door 'op goed geluk' enkele militairen te identificeren als SS-ers. Indien dit zo is heeft hem dit niet mogen baten omdat de ongelukkige alsnog zijn leven verbeurde toen hij als een der verantwoordelijke Duitsers werd geïdentificeerd.

Hoewel kenmerkend voor een tijd waarin levens weinig waarde hebben, betekende deze droevige geschiedenis dat negentien mensen op zinloze wijze het leven lieten: dertien Franse dorpelingen vermoord zonder aanwijsbare reden, en zes Duitse militairen ter dood gebracht als vergelding voor een misdaad waaraan zij met een zekerheid grenzende waarschijnlijkheid onschuldig waren. Het lijkt erop alsof de meeste inwoners van



De onthulling van het eerste gedenkteken op de executieplaats. De vier overlevenden staan hier geflankeerd door rouwende verwanten. De overlevenden waren: Prosper Nuytens en Jean Fontanel (links van het kruis), en Marceau Durup en Marius Villiers met de krans.

Chalaudre-la-Petite, met uitzondering wellicht van de meest betrokkenen, nooit erg gelukkig zijn geweest met de wijze waarop namens hen zo'n veertig jaar geleden 'recht' was gedaan. Heden ten dage ziet men de executies als iets waarbij nog eens zes mensen werden toegevoegd aan de lijst van onschuldige slachtoffers die al dertien namen teveel telde.

De bevolking van Chalaudre zelf had geen rechtstreeks of actief aandeel in de selectie van de Duitsers en hun veroordeling. Hieraan had een aantal buitenstaanders deelgenomen, van wie zelfs werd gezegd dat de meest actieve verzetslieden in Chalaudre-la-Petite in de late zomer van 1944, diegenen waren die zich ter elfder ure bij de illegaliteit hadden aangesloten.

In het dorp wordt jaarlijks op 27 augustus om 21.00 uur een eenvoudige plechtigheid gehouden ter herinnering aan de dertien dorpelingen. Een stille stoet legt dan de route af die de slachtoffers voor het laatst liepen: van het dorpsplein naar het veld langs de weg. Daar is een gedenkteken opgericht, doch na verloop van tijd zijn vele van de nabije verwanten overleden en de stoet erheen is in de loop der jaren steeds kleiner geworden.

In het begin van de jaren zestig werden de Duitsers opgegraven die in Sourdun lagen. Samen met de stoffelijke resten van Hubertus Schürzeberg werden zij overgebracht naar het bijna honderd km noordelijker gelegen reusachtige Duitse oorlogskerkhof in Fort-de-Malmaison. Deze ten noordoosten van Soissons gesitueerde begraafplaats werd aangelegd om er de Duitse doden uit de departementen Aisne, Loiret, Seine, Marne, Oise, Yonne en Aube te concentreren.

Op een mooie morgen in het voorjaar van 1985 brachten wij een bezoek aan de lange rijen ijzeren kruizen - 11.000. Elk graf had zijn eigen geschiedenis, maar vele zouden nooit verteld worden omdat de feiten uit het verleden zouden vervagen, zoals de menselijke resten in de graven onherkenbaar zouden worden en in stof zouden overgaan. Onze tocht was naar een graf in het bijzonder ... dat van iemand die zich ongelukkig genoeg op de verkeerde tijd op de verkeerde plaats bevond. Tenslotte hielden wij halt, maar de eenvoudige inscriptie bood een oningewijde geen enkel houvast - slechts de naam, de rang en de datum: Hubertus Schürzeberg, WM, 25.12.16-31.8.44.





MON PETIT ENFANT LE 18 DECEMBRE 1944
UN SOLDAT AMERICAIN VILLANT
HONORE A MEMPHIS/LE 18 DECEMBRE
PAR LA LIBERTE DU MONDE. IL FUT
ENTRENE PAR LE CORDON A NOUVEAU AU
CHATELAIN DE CHATELAIN. ALORS AU
JOUR DE SON TRANSPORT A NEW YORK
EN 1947.

IN REMEMBRANCE
FRANK ANDER WOLFF
LAWSON
MY FATHER IN HEAVEN
I WILL NEVER FORGET YOU